

# Stenographisches Bülletin der Bundesversammlung

## Bulletin sténographique de l'Assemblée fédérale

Juni — 1918 — Juin

Abonnemente: Jährlich Fr. 2.— für die Schweiz zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.  
Fr. 6.— für das übrige Postvereinsgebiet.  
In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 2.— (plus la finance d'abonnement par la poste ou de remboursement).  
Union postale frs. 6.—.  
On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

**Sitzung vom 4. Juni 1918,  
vormittags 8 Uhr.**

*Séance du 4 juin 1918, à 8 heures  
du matin.*

Vorsitz: }  
Présidence: } Mr. Calame.

### **809. Revision der B.-V. (Gesetzgebung über die Schifffahrt).**

*Révision de la C. F. (Legislation sur la navigation).*

*Eintretensfrage. — Entrée en matière.*

Gelpke, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der neue Verfassungsartikel (Art. 24 ter): «Die Gesetzgebung über die Schifffahrt ist Bundessache», dessen Annahme Ihnen die Kommission einstimmig empfiehlt, gewährleistet dem Bunde die unbestrittene und uneingeschränkte Kompetenz der Gesetzgebung in Sachen des flutenden Verkehrs auf unseren natürlichen und künstlichen Binnenwasserwegen. Die Zuständigkeit des Bundes bleibt hier nicht allein auf die Binnenschifffahrt beschränkt; vielmehr soll der Schweiz als souveränem Staat inskünftig der Anspruch auf die Benutzung des Meeres nicht verwehrt werden.

Es handelt sich also nicht allein darum, dass in der Schweiz zwischen den einzelnen Seebecken durchgehende Verkehrsstrassen zur Erstellung gelangen, sondern auch darum, dass die in der Schweiz Gestalt gewinnenden Binnenwasserstrassen Verbindung erhalten mit dem internationalen, resp. mit dem mitteleuropäischen Strom- und Kanalwasserstrassennetz, wie insbesondere auch mit dem Weltmeere. Den schweizerischen Schifffahrts-Transportanstalten, welche sich nicht allein auf unsern Gewässern dem Verkehr hingeben, sondern auch auf den internationalen Gewässern mitwirken, liegt vor allem die Aufgabe ob, unserem Lande eine gewisse Unabhängigkeit in der Tarifgestaltung des

europäischen Warenhandels zu sichern und die Schweiz von der tarifarischen Einschnürung ausländischer Schienenwege frei zu machen. Nicht allein um die Durchbrechung der durch die ausländischen Eisenbahnen gegebenen Tarifschränken bis zum Meere handelt es sich, sondern unser Tarifeinfluss soll sich gleichfalls über den maritimen Verkehr erstrecken. In der Folge werden schweizerische Transportanstalten beteiligt sein am Verkehr, welcher sich abwickelt auf den von der Schweiz vorstossenden natürlichen Stromwasserstrassen nach den hauptsächlichsten Seehandelsplätzen an der Nordsee, am Mittelmeer, am Schwarzen Meer, sowie am Atlantischen Ozean. Von den Seehäfen aus in Verbindung mit dem Binnenumschlagsverkehr ist es dann ein leichtes, mittelbar und unmittelbar mitzuwirken am eigentlichen Seehandel. Das Aktionsgebiet der schweizerischen Schifffahrtswirtschaft ist also in gewissem Sinne, namentlich in tarif- und verkehrspolitischer Hinsicht, im Gegensatz zum Eisenbahnverkehr, ein unbeschränktes.

Hieraus ergibt sich die zwingende Notwendigkeit einer einheitlichen Regelung des Schifffahrtswesens. Die Entwicklung einer schweizerischen Binnenschifffahrt geht also Hand in Hand mit der Ausgestaltung des internationalen Wasserstrassennetzes. Unsere zukünftigen Binnenwasserwege sind die Verteilungssäste der grossen kontinentalen Stromwasserstrassen: des Rheines, der Donau, des Po-Tessin und der Rhone.

Die Schweiz ist dazu ausersehen, auf Grund ihrer hydrographischen eigenartigen Lage als Quellland und Nährmutter der grossen kontinentalen Ströme den Grundstein zu legen zu dem gewaltigen Werke der Schaffung der den Kontinent durchquerenden Stromwasserstrassen. Es handelt sich hierbei um die Verbindung der Oberdonau in Ulm vermittels eines Donau-Aachkanals mit dem Bodensee-Untersee in Radolfzell, dann um die grossschiffbare Verknüpfung der Rhone mit dem Rhein durch den schweizerischen Mittellandkanal, die kombinierte Aare-Genferseeroute, Koblenz-Genf von 271 Kilometern Länge, ferner um die gebrochene Meridionalroute Rhein-Gotthard-Tessin (Po), wo die eigentliche Ueberlandstrecke mit dem rollenden

Verkehr sich in der letzten Entwicklungsphase auf die Gotthardbahnstappe Erstfeld-Biasca von 90 Kilometern Länge beschränken würde. Wir stehen demnach im internationalen Binnenwasserverkehr vor Entwicklungsmöglichkeiten von ausserordentlicher handelspolitischer Tragweite.

Beschränkt man nun zunächst das Gesichtsfeld auf die schweizerischen Gewässer und hierbei auf diejenigen Aufgaben, welche heute eine teilweise praktische Lösung zulassen, so ist vor allem festzustellen, dass das Land zurzeit schon über 500 Kilometer schiffbare Gewässerstrecken verfügt, welche allerdings Sackgassen darstellen und somit der durchgehenden Verbindung ermangeln. Und doch, trotz diesem Mangel, sollten diese heute wirtschaftlich verlorenen natürlichen Verkehrsstrassen zur Entlastung unseres Eisenbahnverkehrs für die Bedürfnisse der Bundesbahnen, vor allem für den Trajektdienst herangezogen werden. Trajektrouten könnten eingerichtet werden zwischen Villeneuve und Genf auf dem Genfersee (90 Kilometer), zwischen Locarno und Arona auf dem Langensee (75 Kilometer), zwischen Luzern und Flüelen auf dem Vierwaldstättersee (50 Kilometer), zwischen Solothurn und Yverdon auf der Aare und den Juraseen (90 Kilometer), zwischen Wollishofen (Zürich) und Wallenstadt auf dem Linthseengebiet (70 Kilometer), zwischen Schaffhausen und St. Margrethen auf dem Bodensee (90 Kilometer) usw. Ein mit verhältnismässig geringen Kosten eingerichteter Trajektverkehr auf unseren Seen in einer Gesamterstreckung von 400 bis 500 Kilometern bewirkt vor allem eine gewaltige Ersparnis an Brennmaterial, indem ein 100 PS-Dampfer mit Leichtigkeit 600 Tonnen Last bewegen könnte, für welche zur Fortbewegung auf den Schienenwegen eine Lokomotive von 800 bis 1000 PS erforderlich wäre. Wiederum würden überlastete Bahnstrecken von Verkehrsstockungen befreit, namentlich bei einspuriger Anlage der betreffenden Linien. An Stationsanlagen, Doppelspurbauten, Rollmaterial usw. liessen sich über 100 Millionen Franken ersparen. Der Gedanke der Einführung eines ausgedehnten Trajektdienstes auf unseren grösseren schiffbaren Gewässern ist zweifellos zeitgemäss. Die allgemeine Transportkalamität verweist uns auf den Weg der Verkehrsnutzbarmachung unserer mit einem gewaltigen Schiffspark brachliegenden ruhenden Gewässerstrecken im Dienste der Bundesbahnen. Welche Erleichterung könnte ein Trajektverkehr unter anderem auf der 75 Kilometer langen internationalen Langenseestrecke Locarno-Arona dem Verkehr über die Ceneriinie verschaffen! Hier würde ausserdem ein neues wirkungsvolles Verkehrsaktionsgebiet auf ausländischem Boden dem schweizerischen Hauptverkehr erschlossen. Alle diese unter den obwaltenden Umständen dringend wünschenswerten Arbeiten erfordern verhältnismässig geringe Aufwendungen, sowohl in finanzieller wie in technischer Hinsicht. Kürzere Wasserstrecken würden auf diese Weise gewissermassen als schwimmende Eisenbahngeleise aufs wirkungsvollste dem Bundesbahnverkehr dienstbar gemacht.

Doch zurück zum eigentlichen Binnenwasserproblem! Die Entwicklung eines schweizerischen Wasserstrassennetzes ist nur denkbar in Verbindung

mit den Grosswasserstrassen des Auslandes. Schiffahrtstransporte über 50, 100 und 150 Kilometer sind der hohen Umschlagskosten wegen unwirtschaftlich. Die Weglängen sollten mindestens 200 Kilometer übersteigen. Je grösser die in demselben Schiffsgefäss zu durchzufahrende Distanz ist, desto geringer fallen die Transportkosten aus. Nun hat die Schweiz gerade den Vorzug voraus grosser, einheitlich zu durchfahrender Wegstrecken. Beispielsweise beträgt die Transportdistanz von Rotterdam bis Basel 828 Kilometer. Von Sulina am Schwarzen Meer wären unter der Voraussetzung einer schiffbaren Verbindung des Untersees mit der Donau im Import von Getreide und Petroleum Weglängen zurückzulegen von über 2700 Kilometern. Von Venedig nach Locarno betrüge die im 600 Tonnen-Kahn zu durchzufahrende Etappe 533 Kilometer; von der Rhonemündung bis nach Genf wären wiederum 540 Kilometer zurückzulegen. Alle diese grossen, einheitlich zu durchzufahrenden Wegstrecken haben den gewaltigen Vorzug voraus einer ausserordentlichen Verbilligung der Frachtsätze, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass grosse Kähne von 600 bis 1000 Tonnen Tragvermögen zur Verwendung gelangen und dass diese Kähne bis zum Bestimmungsorte durchfahren können. So haben beispielsweise Exporte von Gotthardgranit von der Schweiz talwärts bis nach Rotterdam, verfrachtet über eine Strecke von 828 Kilometern zu tonnenkilometrischen Streckensätzen auf dem Rhein geführt von bloss 0,64 Rp., d. h. die Fracht auf der 828-Kilometer langen Stromstrecke Basel-Rotterdam gestaltete sich um Fr. 4 billiger für den 10 Tonnen-Wagen als auf der 168 Kilometer langen Eisenbahnstappe Gurtellen-Basel. Der Aktionsradius wurde also hier bei der Schifffahrt um das Fünffache vergrössert. Sie ersehen daraus, welche eminenten Vorteile der schweizerischen Schwer- und Massengüterproduktion aus der Schifffahrt erwachsen werden.

Ein Blick auf die Aussenhandelsbewegung unseres Landes zeigt Ihnen, dass unser Export dem Gewichte nach bloss etwa 10 % von der gesamten Gewichtsmenge des Warenhandels ausmacht. Die Ursache der gewaltigen Kluft zwischen den Import- und Exportgewichten leitet sich vor allem aus der allzu schweren Belastung unseres Wirtschaftslebens mit Transportkosten her. Die Wasserstrasse von Basel abwärts wurde denn auch insbesondere von denjenigen schweizerischen Exportindustrien, welche sich nicht ausschliesslich mit der Erzeugung von Luxusprodukten befassten, aufgesucht. Beispielsweise sind im Jahre 1913 auf dem Rheinwasserwege in Basel talwärts verfrachtet worden:

Warengattung	Gewicht in Tonnen	Frachtersparnis pro 10 t
Calciumkarbid . . . . .	4141	Fr. 50
Pyritasche . . . . .	3589	" 25
Ferrosilicium . . . . .	3358	" 50
Aluminium . . . . .	2768	" 80
Kondensierte Milch . . . . .	8896	" 50
Zement . . . . .	7604	" 34
Asphalt . . . . .	2238	" 25

Die Ersparnisse im Export unserer Industrieerzeugnisse und unserer Rohstoffe variieren zwischen Fr. 4 und 5 pro Gütertonne. Die gegenüber dem Bahnverkehr erzielten Frachtersparnisse be-

trugen für den 10 Tonnen-Wagen: im Bergverkehr Fr. 18. 20 und im Talverkehr Fr. 45. 30. Bei einer Verkehrsleistung von 12,274,931 Tonnenkilometern im Jahre 1913 auf dem Rhein zwischen Basel und Stassburg verzeichnete die mittlere Streckensatzersparnis 2,2 Rp.

Nimmt man nun an, die Schweiz besitze im Jahre 1945 ein Wasserstrassennetz, für Grossschiffahrtzwecke ausgebaut, von etwa 1000 Kilometern Länge und der Eisenbahnverkehr umfasse in jenem Zeitpunkt ungefähr 6 Milliarden Tonnenkilometer pro Jahr. Rechnet man hierzu einen Schifffahrtsverkehr, der ungefähr 33 % der Eisenbahntransporte ausmache und ungefähr 2 Milliarden Tonnenkilometer umfasse, so würde eine Gesamtverkehrsleistung in Betracht fallen von  $6 + 2 = 8$  Milliarden Tonnenkilometer. Unter Zugrundelegung einer Streckensatzersparnis von 2 Rp. pro Tonnenkilometer stiegen die jährlichen Frachtersparnisse an auf zirka 60 Millionen Franken. Dazu gesellte sich der frachtvermindernde Einfluss der Schifffahrt auf die Bahntransporte. Nimmt man an, dass sich die tonnenkilometrischen Beförderungskosten auf den Bundesbahnen infolge der Schifffahrt um durchschnittlich 2 Rp. pro Tonnenkilometer ermässigten, so würde das Wirtschaftsleben rund 120 Millionen Franken an Frachtkosten ersparen. Die Schifffahrt bewirkte somit direkt und indirekt eine Gesamtfrachtersparnis im Jahre von rund 180 Millionen Franken. Ein Kapital von 4 bis  $4\frac{1}{2}$  Milliarden Franken, das unter gewöhnlichen Umständen benutzt werden müsste, um unsere Transportkosten zu decken, würde hiermit für produktive Zwecke frei. Wie die Eisenbahnen eine völlige Umgestaltung des Wirtschaftslebens hervorgerufen hatten infolge Verbilligung der Transportkosten, so ist eine wirtschaftliche Umbildung in ähnlichem Umfange von der Schifffahrt zu gewärtigen.

Diese wirtschaftliche Umgestaltung basiert auf folgender Ueberlegung. Die Beförderung einer Tonne Getreide auf der Landstrasse über eine Distanz von 100 Kilometern kostet Fr. 50. Auf unseren normalspurigen Hauptbahnen kostet dieselbe Transportleistung Fr. 9, also noch 18 % von den Kosten der Beförderung auf der Landstrasse. Auf dem Wasserwege erfordert diese Beförderungsleistung noch Fr. 3 an Transportauslagen, somit noch 33 % von den Bahnbeförderungskosten.

Die allgemeine wirtschaftliche Notlage ist, wie Sie wissen, nicht zum geringsten dem Versagen der Transportanstalten zuzuschreiben. Nun sind die Schienenwege des Kontinents derart abgenutzt, dass deren Erneuerung ganz gewaltige Aufwendungen technischer und finanzieller Natur notwendig macht. Es ist soviel wie ausgeschlossen, dass wir nach dem Kriege auf eine normale Abwicklung unseres Aussenhandelsverkehrs durch die Schienenwege des Auslandes rechnen dürfen. Aus dieser fatalen Situation rettet uns unter Umständen nur eines: ein intensiver Schifffahrtsbetrieb auf dem Rhein. Es würde sich als ausserordentlich vorteilhaft erweisen, wenn so rasch als möglich eine schweizerische Rheinschiffahrtsgesellschaft mit Sitz in Basel ins Leben gerufen werden könnte, um uns eine natürlich schiffbare, freie und in der Sommerwasserzeit äusserst leistungsfähige Verbin-

dung mit den Häfen an der Nordsee offen zu halten.

Wie verhält es sich nun mit der Schifffahrt auf dem Rhein? Der Verkehr auf dem Rhein in Basel hatte sich von 15,477 Tonnen im Jahre 1908 auf 96,653 Tonnen im Jahre 1913 gehoben, also in den fünf Jahren um das Sechsfache vermehrt. Hätte der Krieg keine Verkehrssperre gebracht, so würde inzwischen der Umschlagsverkehr im Rheinhafen Basel 250,000 Tonnen erreicht haben. Nun ist die Schifffahrt auf dem Rhein durch internationale Staatsverträge geregelt. Zurzeit gilt die revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, laut welcher die Schifffahrt auf dem Rhein von Basel abwärts bis ins Meer in keiner Weise behindert werden darf. Von besonderer Bedeutung ist Art. 30 der Akte, welcher die Uferregierungen verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Schifffahrt auf dem Rhein durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen keinerlei Hindernis findet. Auf Grund dieser die freie Schifffahrt garantierenden Verträge hatte sich auf dem Rhein die mit Dampf betriebene Schleppschiffahrt mit Schleppdampfern von bis zu 1200 PS und mit eisernen Lastkähnen von bis zu 1200 Tonnen Tragvermögen bis zum Augenblicke des Kriegsbeginns in erfreulicher Weise entwickelt, und zwar, was hier besonders hervorgehoben werden soll, ohne dass für die Stromverbesserung selbst die geringsten finanziellen Aufwendungen gemacht worden wären. Leider haben die kriegerischen Verwicklungen den Verkehr auf dem Rhein bis Basel soviel wie lahmgelegt. Die natürliche Stromverfassung gestattet während der eigentlichen Schifffahrtsperiode, d. h. vom Monat April bis Mitte oder Ende Oktober, eine beinahe schrankenlose Verkehrsentwicklung, so dass heute schon, ohne irgendwelche künstliche Verbesserung des Fahrwassers, sofern die festen Umschlagsanlagen dies gestatteten und flach gehende Seitenraddampfer in Dienst gestellt werden, ein Verkehr von gegen einer Million Tonnen Jahresleistung bewältigt werden könnte.

Dass es bis zum Zeitpunkte des Kriegsbeginns nicht so weit gekommen ist, dafür sind folgende Gründe namhaft zu machen: 1. Der Mangel einer leistungsfähigen, in Basel domizilierten Rheinreederei; 2. die geringe Leistungsfähigkeit der in Basel vorhandenen rheinoffenen Umschlagsanlagen; 3. die zahlreichen, im 127 Kilometer langen Stromabschnitt Basel-Strassburg vorhandenen künstlichen Hindernisse in Gestalt der den sieben Schiffbrückendurchlässen vorgebauten hölzernen Eisbrecher mit der Unmöglichkeit der Freigabe des Fahrwassers in der mittleren Brückenöffnung und der partiellen Brückendurchfahrtsperre in Grosshünigen; 4. die nieder gebauten beiden festen Kehlerbrücken mit einer freien Lichthöhe beim höchsten schiffbaren Wasserstande von bloss 3,6 Metern; 5. die mangelnde Verbaakung des Fahrwassers; 6. das vollständige Fehlen jeglicher Baggerarbeit auf den wenigen mit Kies zugeschwemmten Talwegübergängen. Die Strombauorgane der oberrheinischen Rheinuferstaaten hatten also wenig oder nichts getan, um durch Massnahmen provisorischer Natur, wie dies die Rheinschiffahrtsakte vorschreibt, den Fahrweg offen zu halten. Und allen diesen Hindernissen zum Trotze, welche erfreulicher Auf-

schwung der Schifffahrt! Wie wenig wäre an strombaulicher Arbeit erforderlich, um eine das ganze Jahr hindurch befahrbare Stromwasserstrasse zwischen Basel und Strassburg zu erwirken. Die überaus reiche ausgeglichene Wasserfülle des Stromes mit einer sekundlichen Durchflussmenge in Basel von über 500 Kubikmetern an 318 Tagen des Jahres gestattete, vermittels Einschränkungswerken durch das Mittel der sogenannten Niederwasserregulierung und mit einem Kostenaufwande von zirka 30 Millionen Franken die bis Strassburg hinauf durchgeführte Regulierung bis nach Basel mit demselben Enderfolg hinsichtlich der Fahrtiefen wie zwischen Mannheim und Strassburg fortzusetzen.

Dieser naturgemässe Ausbau der Fahrwasserinne vermittels der Regulierung, d. h. mit Hilfe desselben Systemes, wie es zwischen Rotterdam und Strassburg zur Anwendung gelangt war, auf 701 Kilometer Erstreckung, läuft nun Gefahr, vereitelt zu werden. Sie wissen und haben es wohl der Presse entnommen, dass eine starke Bewegung zur Ausnützung der Wasserkräfte zwischen Basel und Strassburg seit einiger Zeit eingesetzt hat. Man will an diesem 127 Kilometer langen, mit einem mittleren Gefälle von 0,87 Promille dahinfließenden Stromabschnitte im Laufe der kommenden Jahre gegen eine halbe Million PS gewinnen. Gewiss, an sich ein begreifliches Begehren, dass man unter den gegenwärtigen Umständen alles daran setzt, um aus den Naturgütern herauszuholen, was sich irgendwie wirtschaftlich verwerten lässt. Hier aber, am Rhein unterhalb Basel, erfolgte die übrigens wirtschaftlich problematische Kraftausnützung unbedingt auf Kosten der Schifffahrt. Die Schifffahrt bis Basel wird auch in Deutschland als wünschenswert erachtet, jedoch bloss in bescheidenem Umfange, gebunden und beschränkt durch die vorgesehenen Kraftwerkanlagen, deren doppelt so hohe Erstellungskosten wie oberhalb Basel infolge der langen Werkkanäle keinerlei Belastung mit Schifffahrtsobjekten ertragen. Die Kraftwerksausnutzung gilt als das Primäre und die Verkehrseignung des Stromes wird als bloss von untergeordneter Bedeutung angesehen, mit andern Worten: die leistungsfähigste Binnenwasserstrasse Europas mit einem Gesamtverkehr im Jahre 1913 von 109,181,065 Tonnen soll bloss ihren Charakter als Welthandelsstrasse auf der Strometappe Rotterdam-Strassburg auf 701 Kilometer Erstreckung beibehalten; die restierenden 127 Kilometer Strassburg-Basel sollen den Kraftwerken geopfert werden, wobei der Schifffahrt durch den Einbau von einfachen Kammerschleusen nur so viel Spielraum gelassen wird, als die Kraftwerke finanziell zu ertragen vermögen. Wie wenig aber die Kraftwerke unterhalb Basel zu Leistungen an die Schifffahrt herangezogen werden können, erhellt daraus, dass, während oberhalb Basel rund 183,000 PS ausgebaut oder wenigstens im Bau (Eglisau) begriffen sind, zurzeit unterhalb Basel keine einzige derartige Anlage existiert. Der konventionelle Rheinlauf in seiner 828 Kilometer langen Erstreckung, von Basel stromabwärts bis nach Rotterdam, ist also von Natur aus für den Weltverkehr, nicht aber für eine kombinierte Kraft-Schifffahrtsausnutzung bestimmt. Man stelle sich vor, das starke Stromgefälle im Bingerloch sollte für Kraftwerke

ausgenützt und die freie Schifffahrt durch Schleuseneinbauten aufgehoben werden. Welcher Sturm der Entrüstung würde da mit Recht losbrechen! Und doch wird die Verkehrsbedeutung des Stromes oberhalb Strassburg in der Folge nicht geringer sein als in der sogenannten Gebirgsstrecke, zwischen Bingen und Koblenz. Was man also mit Rücksicht auf den Grossverkehr unterhalb Strassburg vermeidet, den Einbau von Staustufen, das sollte man konsequenterweise auch oberhalb Strassburg nicht durchsetzen wollen. Die Bedeutung des Rheines als meridionale Welthandelsstrasse hört nicht halbwegs auf der Strecke Mannheim-Basel in Strassburg auf, sondern dieselbe erstreckt sich verkehrsgeographisch bis zum natürlichen Brechpunkt, bis nach Basel. Was die Schweiz demnach, übrigens in Uebereinstimmung des Wortlautes der Schifffahrtsakte, anzustreben hat, das ist die regulierte, freie, offene Schifffahrtsrinne, durchgehend befahrbar mit Schiffgefässen von bis zu 2500 Tonnen Tragvermögen, vom Meer bis nach Basel. Dies erfordert die Fortsetzung der Niederwasserregulierung über Strassburg hinaus bis in die Nähe von Basel, über eine Stromstrecke von 113 Kilometern mit einem Baukostenaufwande bei einer kilometrischen Belastung von 200,000 bis 250,000 Franken von insgesamt zirka 30 Millionen Franken. Damit wäre eine Fahrwassertiefe von über 2 Meter an mehr denn 300 Tagen des Jahres gewährleistet. Dem ganzen Schiffspark auf dem Rheine stünde die Fahrt nach Basel offen. Bei der Kanalisierung dagegen, auf dem Wege des Kraftwerksausbaues vermittels 15 Staustufen wäre bloss kleineren Schraubendampfern mit Kähnen von nicht über 1200 Tonnen Tragvermögen die Fahrt nach Basel freigegeben. Zudem würden Schleusengelder erhoben und der Fahrbetrieb selbst wäre, ganz abgesehen von den Verkehrsstockungen an den Schleusen, an rigorose polizeiliche Fahrtbeschränkungen in den künstlichen Kanalgewässern gebunden. Von einer freien Schifffahrtsverbindung der Schweiz mit den Nordseehäfen wäre keine Rede mehr. Die beiden Rheinuferstaaten Elsass und Baden hätten es in der Gewalt, auf dem Wege fahrpöizeilicher Verordnungen in den Werkkanälen und den Schifffahrtsschleusen den Wettbewerb der schweizerischen Häfen mit Strassburg, Kehl, Karlsruhe usw. von vornherein lahmzulegen.

Es wäre töricht, zu glauben, dass der Kanalisierungsgedanke allein dem Bestreben, Wasserkräfte zu gewinnen, sein Entstehen verdankte. Nicht minder wirkt hier mit die durchaus unbegründete Besorgnis, der Umschlagsverkehr in Strassburg und Kehl könnte durch die Schifffahrt bis Basel beeinträchtigt werden. Noch behaupten die lokalen, von kleinem Geiste getragenen Interessen das Feld und doch liegen die Wirtschaftsvorteile einer freien Rheinwasserstrasse vom handelspolitischen Standpunkte aus ganz auf deutscher Seite; ergoss sich doch vor dem Kriege jährlich ein deutscher Warenstrom nach der Schweiz und Italien, bei ausgesprochener aktiver Handelsbilanz im Werte von annähernd 1½ Milliarden Franken, d. h. ein Neuntel der gesamten deutschen Ausfuhr bewegte sich südwärts nach der Schweiz und Italien. Da nun die Niederwasserregulierung etwa binnen sechs bis sieben Jahren die Dauerbefahrbarkeit des Stro-

mes bis Basel sichern würde, während die Kanalisierung erst nach Verfluss von zwei bis drei Jahrzehnten zur vollen Wirksamkeit gelangen würde, so sollte man auch deutscherseits alles daran setzen, um mit einem Minimum von Kosten in der kürzesten Zeit den vollen Verkehrsnutzeffekt aus dem Strome herauszuholen. Wollte man auf dem Wege der Kanalisierung annähernd dasselbe Resultat hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Stromes wie bei der Regulierung erreichen, so erforderte der jeweilige Einbau von drei Schleppzügeschleusen in jeder Staustufe einen Baukostenaufwand von insgesamt 225 Millionen Franken, wohingegen die Regulierung bei einer weit grösseren Leistungsfähigkeit bloss 30 Millionen erfordert. Die Kanalisierungskosten sind also, sobald man eine volle Verkehrsleistung beansprucht, derart unerschwinglich, dass es von vornherein ausgeschlossen gilt, auf dem Wege der Kanalisierung dem Strome den Charakter als Welthandelsstrasse bis Basel zu verleihen. Man wird also bei der Kanalisierung mit einer partiellen Verstümmelung des Stromwasserweges unter allen Umständen zu rechnen haben. Das unvergleichliche, einzig hochstehende Verkehrsgut, die einzig freie, durch keinerlei Einbauten beschränkte Ausfallstrasse der Schweiz nach dem Meere geht damit unwiederbringlich verloren. So liegen die Dinge für uns, wenn die Kanalisationsidee sich verwirklichen sollte.

Nun finden ja allerdings die Regulierungsbestrebungen einen Rückhalt an der revidierten Rheinschiffahrtsakte. Aber wie steht es dann, wenn die Interpretation dieser Akte derart ausfällt, dass wir daraus als Nichtunterzeichner des Staatsvertrages keine Rechte ableiten können? Auf eine diesbezügliche Frage des Abgeordneten Gugelmeier, Bürgermeister der Stadt Lörrach, in der Reichstagsitzung vom 8. Mai d. J., erklärte Freiherr von Stein, Staatssekretär des Reichswirtschaftsamtes, wörtlich was folgt: «Was die Beteiligung der Schweiz anbelangt, so will ich feststellen, es trifft zu, dass die Schweiz aus der Rheinschiffahrtsakte keinerlei Ansprüche ableiten kann; denn sie gehört nicht zu den Kontrahenten.»

Es ist also damit zu rechnen, dass man uns das Mitspracherecht an der definitiven Ausgestaltung der Stromfahrrinne zwischen Strassburg und Basel bestreitet. Was dann? In diesem Fall heisst es, auf Grund eines von allen interessierten Rheinuferstaaten befürworteten oberrheinischen Wasserwirtschaftsprogramms eine Verständigungsbasis zu finden, welche allen Wünschen, soweit dies eben die Bestimmungen der Schifffahrtsakte überhaupt zulassen, entgegenkommt. Sollte entgegen den wahren Schifffahrtsinteressen der Kanalisierungs-gedanke sich durchsetzen, so wäre im Interesse der Kanalisierung selbst die Regulierung trotzdem erwünscht. Durch die von der Regulierung angestrebte Fixierung des Fahrwassers mit der Beseitigung der Stromverwilderungserscheinungen und der Beschränkung der Geschiebebewegung auf ein Minimum würde die Fundierung der Wehrkörper wesentlich erleichtert. Die breiten Einlaufpartien der Werkkanäle wiederum liefen nicht mehr Gefahr, zu versanden. Dazu kommt, dass während der Jahrzehnte andauernden Bauphase der Kanalisierung der Strom als vollwertige Fahr-

wasserstrasse Verwendung finden könnte. Und bei gesperrten Kanälen, sowie zur Sommerzeit, bei sekundlichen Durchflussmengen, welche über 1000 Kubikmeter hinaus gehen, an 150 bis 160 Tagen des Jahres, könnten immer noch die alten, ausgeschalteten Rheinarme als Ersatz und Entlastungswasserstrassen bei starkem Verkehrsandrang äusserst wertvolle Dienste leisten.

Man wird also, ganz gleichgültig, ob das Kanalisierungsprojekt durchdringt oder nicht, das Meliorationswerk der Regulierung nicht ausschalten können. Es darf also in diesem Falle nicht heissen: Kanalisierung ohne Regulierung, sondern Regulierung und Kanalisierung, wobei die Arbeiten für die Regulierung zeitlich der Kanalisierung vorauszugehen hätten. Nun ist es ja, wie bereits ausgeführt worden, gänzlich ausgeschlossen, dass die Kanalisierung bei dem gewaltigen Kapitalaufwande, welche sie notwendig macht, schon in den nächsten Jahren zur Ausführung gelangt. Man wird inzwischen den Kraftbedarf auf andere, wirtschaftlich günstigere Weise zu decken trachten, vor allem heisst es, die im Rheinabschnitt Schaffhausen-Basel auf 123 Kilometer Stromerstreckung noch vorhandene Wasserkraft von rund 455,000 PS (an der Turbinenwelle und als Sommerkraft gewonnen) auszunützen. Hier, im badisch-schweizerischen Stromlauf, geht bekanntlich der zahlreichen Stromschnellen und Wasserfälle wegen die Schiffbarmachung im Gegensatz zum Stromlaufe der oberrheinischen Tiefebene Hand in Hand mit der hydroelektrischen Energiegewinnung. Ohne Kraftwerksbau somit auch keine Schifffahrt. Oberhalb Basel ist demzufolge die Kanalisierung das Gegebene. Baut man also hier die wirtschaftlich eminent günstigen Stufen aus, so gewinnt man gleichzeitig einen doppelten wirtschaftlichen Nutzeffekt: Kraftmengen im Gesamtbetrage von über 600,000 PS und eine Schifffahrtsstrasse Basel-Konstanz von 168 Kilometern Länge, befahrbar für Kähne von 1000 bis 1200 Tonnen Tragvermögen. Die Arbeiten für die Stromregulierung unterhalb Basel und die Kanalisierung oberhalb Basel können sich hierbei derart ergänzen, dass auf denselben Zeitpunkt die durchgehende Grossschifffahrt von Strassburg bis zum Bodensee auf 295 Kilometer Erstreckung eröffnet werden könnte. Die Gesamtbaukosten umfassten hierbei: für die Regulierung der 127 Kilometer langen Etappe Strassburg-Basel 30 Millionen Franken, für die Kanalisierung des 123 Kilometer langen Abschnittes Basel-Schaffhausen 40 Millionen, total 70 Millionen Franken.

Und sollte die am badisch-oberrheinischen Stromlauf zu gewinnende Energiemenge nicht genügen, so bestünde immer noch die Möglichkeit, die projektierten Kraftwerke der 35 Kilometer langen Unteraare von Aarau flussabwärts bis nach Koblenz mit einer maximalen Leistung an der Turbinenwelle von zirka 160,000 PS ebenfalls zur Befriedigung der Kraftbedürfnisse im Oberrheingebiet heranzuziehen. Hätte man sich schon vor einigen Jahren auf ein einheitliches oberrheinisches Wasserwirtschaftsprogramm geeinigt, so stünden wir heute vor der Tatsache eines durchgehenden Schifffahrtsbetriebes von Strassburg bis zum Bodenseebecken. Es hatte aber nicht beliebt, in Befolgung des von Natur Vorgezeichneten ein gemein-

sames Aktionsprogramm aufzustellen und dasselbe zu verwirklichen. Statt dessen wurde im Jahre 1911 ein internationaler Wettbewerb zur Erlangung von Projektentwürfen für die Schiffbarmachung des badisch-schweizerischen Stromlaufes eröffnet und damit die Verwirklichung der Schifffahrt auf Jahre hinaus gezögert. Heute ist der Wettbewerb praktisch wertlos geworden; denn einesteils sind inzwischen eine ganze Reihe von Kraftwerken zur Erstellung gelangt und anderseits wiederum liegen für die restierenden Staustufen Konzessionsprojekte mit baureifen Entwürfen vor welche den nötigen Projektierungs-Bewegungsspielraum für die Wettbewerbspläne von vornherein ausschliessen.

Es ist gestern von Herrn Nationalrat Keller die Seeregulierungsfrage berührt worden. Die Seeregulierungsfrage ist vom Standpunkt einer internationalen künstlichen Regelung der Rheinwasserstände von unabsehbarer Tragweite. Das im Niederrheingebiet verfolgte Projekt der Schaffung einer Niederwasser-Fahrstrasse von mindestens 4 Metern zwischen Köln und Rotterdam lässt sich nur in Verbindung mit einer nach einheitlichen Gesichtspunkten geregelten Wasserabfuhr der schweizerischen Randseen lösen. Vom schweizerischen Stromgebiet aus sind demzufolge diejenigen wasserstandsregulierenden Massnahmen zu ergreifen, welche während der Herbstzeit, in den Monaten Oktober und November, einen ungehinderten Rhein-Seeverkehr zwischen Rotterdam und Köln gewährleisten. Das Rheinstromgebiet ist somit nicht nur vom hydrographischen, sondern auch vom wasserwirtschaftlichen Standpunkte aus als ein organisches Ganzes zu erfassen. Es geht nicht an, dass der wirtschaftlich bedeutendste Strom des europäischen Festlandes dem Wasserraubbau zum Opfer fällt. Die Initiative aber zu einer einheitlichen wasserwirtschaftlichen Regelung des Rheinstromgebietes sollte von der Schweiz ausgehen als dem Lande, welches die Gesamtwasserstandsbewegung des Stromes entscheidend beeinflusst.

Man wird es dem Sprechenden nicht verargen, wenn er sich eingehender über diejenigen Projekte ausgesprochen hat, welche einerseits die Grundvoraussetzung für die spätere Entwicklung eines internen, schweizerischen Wasserstrassennetzes bilden, anderseits aber heute schon eine erschöpfende Orientierung und zum Teil eine tatkräftig aufbauende Arbeit dringend notwendig machen.

Wenn auch heute noch praktische Arbeit auf dem Gebiete der von der südlichen Peripherie unseres Landes nach dem Mittelmeer vorstossenden Schifffahrtswege via Tessin-Po und Rhone nicht geleistet werden kann, weil zunächst die Entwicklung im Auslande abgewartet werden muss, und man demzufolge in der Schweiz mehr eine abwartende Haltung einzunehmen hat, so beanspruchen doch diese Projekte auch von der Schweiz aus das grösste Interesse. Hier handelt es sich im Gegensatz zur freien Wasserstrasse des Rheines um Kanalwasserstrassen und kanalisierte Strometappen. Vor allem ist darauf zu sehen, dass die 600-Tonnen-Wasserstrasse des Po nicht in Mailand haltmacht, sondern dass von Mailand aus die Fortsetzung dieser Grosswasserstrasse bis ins Langenseebecken hinein gesichert wird. Damit gelangt die Schweiz in den Besitz der nördlichsten Hafen- und Umschlagspunkte des

lombardischen und piemontesischen Wasserstrassennetzes und späterhin des ganzen meridionalen gebrochenen Verkehrsweges vom Rhein, von der Reuss und über den Gotthard nach der natürlichen Ausgangsstelle der oberitalienischen Binnenschifffahrt. Auch die Idee der Schiffbarmachung der Oberrhone für 600-Tonnen-Kähne von Lyon rhoneaufwärts, über eine Strecke von 200 Kilometern bis nach Genf, schreitet unaufhaltsam vorwärts. Die 60 Kilometer lange Etappe von Seyssel bis Genf erfordert eine Totalkanalisation in Verbindung mit der Errichtung einer mächtigen hydraulischen Staustufe bei Genissiat, wo vermittels einer gewaltigen Talsperre von 70 Metern Höhe zirka 300,000 PS gewonnen werden sollen. Im Rückstau dieses Wehres entsteht ein Stausee, der die Stromenge der Perte du Rhône und von Collonges in einen künstlichen See verwandelt, welcher sich über eine Länge von 23 Kilometern bis zur Schweizergrenze bei Pougny-Chancy ausdehnt.

Sind einmal die Einfallstore der Schweiz, Basel, Genf und Locarno, mit der Nordsee, resp. mit dem Mittelmeer in grossschiffbare Verbindung gebracht, dann treten wir ein in die zweite Phase der Schifffahrtsentwicklung, umfassend den Ausbau eines internen schweizerischen Wasserstrassennetzes in engster verkehrswirtschaftlicher Verknüpfung mit dem Rhein, dem Po und der Rhone. Der Ausbau eines schweizerischen Wasserstrassennetzes ist ausserordentlich einfach, er erfolgt im engsten Zusammenhang mit dem Kraftwerkausbau unserer grösseren Gewässer, der Aare, Limmat, Reuss und des Tessin. Die natürliche Folge der hydraulischen Energiegewinnung ist die Totalkanalisation dieser Wasserläufe. Mit andern Worten, die Schifffahrt fällt hier im grossen und ganzen als reife Frucht der Kraftgewinnung ab. Dies, im Zusammenhang mit den bereits bestehenden vorzüglichen Wasserstrassen unserer Seen, gestaltet den Verkehrsausbau verhältnismässig einfach. Wenn nun auch noch Jahre dahingehen, bis wir so weit sind, um von einem eigentlichen schweizerischen Binnenwasserstrassennetz sprechen zu können, so wird man doch heute schon alle Vorkehrungen beim Bau der Kraftwerke treffen, um auf die spätere Schiffbarmachung Rücksicht zu nehmen. Vor allem handelt es sich zunächst um die Festlegung der Grundlinien eines primären Wasserstrassennetzes. Vom badisch-schweizerischen Rheine als nördlicher Sammelbasis aus stösst zunächst die Hauptwasserstrasse, die grosse Mittelland-Diagonale, kurz Mittellandkanal genannt, aareaufwärts nach dem Bieler- und Neuenburgerseebecken, um von dort vermittels des 37 Kilometer langen Enteroche-Kanals die Verbindung mit dem Genfersee und damit mit der Rhone herzustellen. Von der Glattmündung und als Glattseitenkanal südwärts 20 Kilometer bis nach Oerlikon-Zürich vorstossend, kommt die eigentliche zürcherische Industriewasserstrasse, vorläufig als Stichkanal gedacht, zur Erstellung. Ferner wird der Lauf der Limmat bis nach Altstetten-Zürich kanalisiert. Die beiden zürcherischen Hafengebiete: Oerlikon am Glattkanal und Altstetten an der kanalisierten Limmat, werden durch einen Hafenkanal miteinander verbunden. Von Altstetten führt die Fortsetzung der kombinierten Glatt-Limmatwasserstrasse vermittels eines städtischen

Umgehungskanals, dem Fusse des Uetlibergs entlang führend und die Sihl überschreitend, nach dem Zürichseebecken bei Wollishofen. Die Kanalisierung der Linth wiederum durch den Einbau von zwei Stufen sichert die durchgehende Schifffahrt auf 70 Kilometer Länge, von Wollishofen (Zürich) bis nach Wallenstadt. Auch die Schiffbarmachung der Aare vom Hagneckwerk am Bielersee bis an die Stauhaltung des Felsenauerkes bei Bern in engstem Zusammenhang mit den Wasserwerken Hagneck, Kallnach, Mühleberg und Felsenau ist vorgesehen. Die Fortsetzung der Rhoneschiffahrtsstrasse von der Mündung der Aare nach dem Genferseebecken erfolgt in analoger Weise wie in Zürich die Verbindung der Limmat mit dem See durch einen städtischen Umgehungskanal. Die eigentliche Fortsetzung der Rheinwasserstrasse nach dem Süden zu bildet die Reusskanalisierung. Das Reusstal selbst wird schiffahrtswirtschaftlich aufgeschlossen, zunächst bis nach Emmen bei Luzern. Von dort kann in der Zeit die Verbindung hergestellt werden mit dem Horwesebecken durch Erstellung einer über zwei Kilometer langen Kanalgalerie unter dem Sonnenberg. Die eigentliche Meridionalwasserstrasse dagegen verlässt die Reuss bei der Lorzemündung und führt als Lorzeseitenkanal über den Zugersee und durch die Enge von Küssnacht nach dem Vierwaldstätterseebecken. Ein schiffbarer Vorstoss von Flüelen bis nach Erstfeld lässt sich verhältnismässig leicht bewerkstelligen.

In der Südschweiz wiederum ist zunächst ein grösserer kombinierter Handels- und Industriehafen bei Mappo am Nordende des Langensees vorgesehen. Dann ist beabsichtigt, von Magadino aus einen schiffbaren Tessinseitenkanal zu erstellen, welcher bis Bellinzona dem linken Tessinufer folgen würde. Eine spätere Fortsetzung dieses Schifffahrtskanals bis nach Biasca würde weder erhebliche technische noch finanzielle Aufwendungen notwendig machen.

Das sind in der Hauptsache die geplanten internen Schifffahrtsstrassen, welche ein Verkehrsnetz umfassen von zirka 1200 Kilometern Länge, welches schätzungsweise einen Baukostenaufwand von 400 bis 500 Millionen Franken erfordern würde.

So viel zur Skizzierung des schweizerischen Schifffahrtsgedankens. Ein gewaltiges Verkehrsgebiet wird der schweizerischen Schifffahrt im Laufe der Jahrzehnte erschlossen. Nicht um einen grossen Wurf auf einmal handelt es sich hierbei, sondern vielmehr um einen über Jahrzehnte sich erstreckenden etappenweisen Ausbau der einzelnen an die grossen Verkehrsstrassen des Auslandes anschliessenden Schifffahrtslinien. Unsere inskünftigen Binnenwasserwege bilden für sich kein abgeschlossenes Verkehrsganzes; vielmehr stellen unsere Wasserstrassen bloss die Endetappen dar der grossen kontinentalen Stromschifffahrtswege. Ausschlaggebend für die Dimensionierung unserer Wasserwege sind somit die auf dem Rhein, der Rhone und dem Po verkehrenden Grossschiffahrtsgefässe. Den 1000 T-Kähnen des Rheines soll der Weg geöffnet werden auf der Aare, der Reuss, der Limmat und dem Glattkanal, den 600 T-Rhonekähnen werden der Genfersee und der Neuenburgersee erschlossen. Die 600 T-Rhonekähne und die 1000 T-Rheinkähne treffen sich im friedlichen Wettbewerb auf dem grossen Mittellandkanal der Aare.

Unabsehbare wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten erschliessen somit die reichen in unseren Gewässern noch brachliegenden Naturschätze. Noch vor wenigen Jahrzehnten waren unsere Gewässer als Wildwasser gefürchtet. Wohl niemand sah voraus, welche gewaltigen Nutzwerte hier noch der Erschliessung harren. Heute sind wir soweit, zu erkennen, dass die Wasserläufe des Landes ungeahnte produktive Perspektiven eröffnen, nicht allein in bezug auf die Kraftwerksausnutzung, wo zurzeit noch gegen drei Millionen hydraulische Pferdekräfte zu gewinnen sind, sondern auch in Hinsicht auf die wohl wirtschaftlich noch bedeutendere Aufgabe der Verkehrsverknüpfung unseres Landes mit dem gesamten europäischen Stromwasserstrassennetz, mit der Aussicht auf die aktivste Mitwirkung schweizerischer Transportanstalten am Weltverkehr und der endgültigen Befreiung der schweizerischen Verkehrswirtschaft von der Tarifpolitik der ausländischen Schienenwege.

M. Chenaux, rapporteur français de la commission: Le problème de la navigation intérieure est aujourd'hui posé dans toute sa généralité. Il s'agit non pas de le résoudre définitivement, mais simplement de l'aborder et de dire si nous voulons faire un premier pas vers la réalisation de cette oeuvre grandiose, de l'établissement de tout un réseau de voies navigables, en accordant à la Confédération le droit de légiférer sur la matière. Seulement, il ne peut être question de légiférer que si l'on a la conviction qu'il s'agit là d'une oeuvre utile à notre pays. C'est ce que je veux examiner.

Sans remonter jusqu'au déluge — et encore pourrais-je vous faire remarquer que notre ancêtre Noé a eu bel et bien à résoudre un problème de navigation supra-terrestre —, il est aisé de concevoir que l'homme de très bonne heure s'est ingénié à créer des moyens de transport pour la satisfaction de ses besoins. Avec les progrès de la civilisation, les voies de communication se sont rapidement développées. L'invention de la boussole, les applications de la vapeur et de l'électricité ont donné un essor prodigieux aux transports sur eau et sur terre et l'on peut affirmer, sans crainte de se tromper, que la facilité des transports a été l'un des facteurs économiques les plus puissants des transformations sociales et économiques qui caractérisent les temps modernes. Ici, je voudrais ouvrir une petite parenthèse: le physicien français Papin, avec sa marmite à vapeur, a plus fait pour le progrès de la civilisation que tous les maximalistes avec leurs théories et leurs expériences chaotiques.

Messieurs, la guerre a démontré que la question des transports est capitale; car, en somme, la crise terrible que nous traversons actuellement n'est autre chose qu'une crise de transports. Et c'est pourquoi l'une des missions essentielles des pouvoirs publics consiste à entretenir et à étendre le réseau de nos voies de communication.

Je dis que la question est spécialement importante pour notre pays étant donnée la distance qui nous sépare de la mer et des centres de production. Ce qu'il y a d'intéressant à constater, c'est que la Suisse occupe le premier rang en

Europe au point de vue des échanges commerciaux. Ainsi, avant la guerre, nos importations s'élevaient à environ deux milliards contre un milliard et demi d'exportations, et en 1916, pour la première fois, notre balance commerciale a soldé par un excédent en faveur des exportations. Aucun pays ne présente de chiffre aussi élevé par tête de population. On le doit essentiellement à nos industries d'exportation. En effet, il faut remarquer que les matières brutes représentent environ le 40 % des importations. Ces matières brutes retournent à l'étranger sous forme de produits manufacturés, qui constituent environ le 75 % de nos exportations totales. On peut être surpris de constater un pareil développement de l'industrie dans un pays qui ne possède ni fer ni charbon. Cela peut s'expliquer, je pense, par la bonne organisation du travail, par l'ingéniosité de nos industriels et l'excellence de nos produits. Quoi qu'il en soit, nos industries ont à lutter dans des conditions très difficiles contre la concurrence. En effet, il ne faut pas oublier qu'avant la guerre le fer arrivait dans notre pays frappé d'une hausse de 30 % due aux frais de transport. Pour le charbon, dont on consommait 500 kilos par tête de population, la hausse était encore plus accentuée.

Quant à l'agriculture, son développement est également lié intimement à celui des transports. Il ne faut pas oublier que l'on importait annuellement environ 50,000 wagons d'engrais chimiques, soufre, vitriol, tourteaux, etc.

Ainsi donc, de quelque côté qu'on tourne le regard, quelle que soit la branche de notre activité que l'on envisage, on constate que la question des transports devient de plus en plus brûlante, étant donné surtout l'accroissement constant du prix de la vie.

La question à résoudre est maintenant celle-ci: de quels moyens disposons-nous pour abaisser les prix de transport? On pourrait être tenté de la trancher d'un trait de plume; je vais vous dire comment; mais auparavant, je voudrais rappeler qu'un tarif comprend deux éléments: le prix de transport proprement dit et le péage. Le prix de transport correspond aux dépenses d'exploitation, tandis que le péage correspond aux charges du capital de premier établissement. Or, on peut démontrer mathématiquement cette proposition extrêmement importante: c'est qu'au point de vue de l'économie publique on obtient le maximum d'effet utile d'une voie de communication en supprimant le péage; en d'autres termes, on renonce à rémunérer le capital de premier établissement, les intérêts étant, comme pour les routes, supportés par la communauté ou, si vous voulez, couverts par les recettes générales de l'Etat. Eh bien, c'est ce qu'on a fait en général sur les voies navigables où le péage est nul ou insignifiant. La France a donné l'exemple en 1880 en supprimant le péage sur les voies navigables: c'est pourquoi les tarifs de navigation sont relativement bas. On pourrait être tenté de faire la même chose en Suisse et de supprimer les péages sur les C. F. F., ce qui aurait pour effet de faire baisser les tarifs d'avant la guerre de 40 % environ. Cette solution est séduisante; mais elle présenterait des inconvénients sur lesquels je n'insiste pas; il en est un qui pour

moi est prédominant, c'est que cette solution ne nous donnerait pas le libre accès à la mer; c'est pourquoi j'envisage immédiatement la seconde solution: l'abaissement des prix de transport par la création de voies de communication nouvelles et notamment de voies navigables. L'établissement de nouvelles voies de navigation confère à la communauté des avantages directs et indirects. Dans ce qui va suivre, je n'envisagerai que les avantages directs. Qu'est-ce qui donne la mesure de l'utilité d'une voie de communication nouvelle? Voici à ce sujet une seconde proposition dont l'importance ne vous échappera pas et qui malheureusement a été trop fréquemment méconnue. On en peut donner aussi une démonstration mathématique: Le bénéfice total réalisé par la communauté, déduction faite de la perte subie par le détenteur de l'ancienne voie, est égal à la différence des prix de revient de transport sur l'ancienne et la nouvelle voie. J'insiste immédiatement sur ceci: Si une nouvelle voie de communication n'a pas pour effet un abaissement des frais de transport, elle est parfaitement inutile; je dis qu'il ne suffit pas que la nouvelle voie abaisse le prix de revient des transports, mais il faut que l'économie réalisée par cet abaissement soit au moins égale aux charges annuelles que la voie nouvelle impose. Je tiens à bien attirer votre attention sur ce fait: ce qu'il faut prendre comme terme de comparaison, ce n'est pas le tarif, mais le prix de revient; c'est pourquoi on fait un calcul faux lorsque pour démontrer la supériorité des voies navigables on compare les tarifs des C. F. F. avec les tarifs prévus pour les voies navigables. Il y a là quelque chose d'inexact.

La question étant ainsi nettement posée, il s'agit de voir si l'établissement d'un réseau de voies navigables constitue bien la solution rationnelle du problème. Je passerai très rapidement sur les avantages et les inconvénients de la navigation intérieure.

L'avantage essentiel de la voie d'eau tient à une question de frottement: le chaland qui glisse sur l'eau offre une résistance cinq à six fois plus faible que le wagon qui roule sur rail. Ce fait avait déjà frappé un ingénieur français, M. Girard, qui a conçu et exécuté le chemin de fer glissant. Voici l'idée de M. Girard, en deux mots: Il remplaçait simplement les roues des véhicules par des patins glissant sur des rails de forme appropriée, avec interposition d'une mince couche d'eau sous pression. M. Girard avait construit un tronçon d'épreuve près de Paris; son installation a été détruite en 1870 par les Allemands; lui-même fut tué par la balle d'une sentinelle prussienne lorsqu'il descendait la Seine en bateau.

Le second avantage essentiel de la voie d'eau réside dans la réduction du poids mort. En effet, le poids mort du chaland n'est que de 20 à 25 % de la charge utile, tandis que pour le wagon, cette proportion atteint le 50 %. Ces deux avantages se traduisent par une économie des frais de traction.

Deux mots au sujet des inconvénients de la voie navigable. Pascal a donné cette définition: Les rivières sont des chemins qui marchent. C'est vrai, mais malheureusement, elles marchent très souvent en sens contraire de celui où l'on vou-



drait aller. En effet, il ne faut pas oublier ceci — c'est un fait général — c'est que, sur les voies navigables, le trafic essentiel se fait dans le sens de la remonte. Ainsi à Bâle, sur le Rhin, la proportion est d'environ 2 à 1. On comprend que, dans ces conditions, la vitesse du courant soit un obstacle à la navigation. Du reste, à ce point de vue, je dois faire remarquer que notre pays est en somme défavorablement situé parce que, la pente, et par suite la vitesse des cours d'eau, augmente de l'embouchure jusqu'à la source. La pente est un désavantage à un autre point de vue; elle oblige à créer des écluses. Or, toute écluse occasionne une perte de temps et une dépense supplémentaire; en effet, le passage d'une écluse prend de 20 à 30 minutes, ce qui correspond à un allongement de parcours d'environ 2 kilomètres et demi. Mais l'ingénieur a su se retourner et, comme vous le savez, lorsque la pente d'un cours d'eau est forte, on en profite pour créer une force motrice.

Parmi les autres inconvénients de la voie navigable, je note en passant la faible vitesse des chalands, l'encombrement à certaines époques de l'année, le gel — je rappelle à cette occasion que le Rhône en amont du Léman était complètement gelé dans l'hiver 1890-91, la pénurie d'eau, les crues, les chômages dus aux réparations des ouvrages, etc.

Ceci dit, je passe maintenant à la question du réseau suisse et à sa jonction à la mer. Le message donne des renseignements extrêmement circonstanciés sur cette question; c'est pourquoi je ne m'y arrêterai pas longtemps. Je veux simplement ici retenir quelques considérations particulières.

En ce qui concerne le Rhin d'abord, il y a un point spécial à mentionner. Le Rhin doit être régularisé en aval de Bâle en vue de la période des basses eaux, ce qui aurait pour effet de prolonger la durée de la navigation et de la porter à environ 300 jours par an; mais l'on risque ici de se heurter, je ne dirai pas du mauvais vouloir, mais tout au moins à certaines difficultés de la part des Etats riverains allemands. En effet ceux-ci ont projeté d'utiliser la force motrice du Rhin en aval de Bâle et l'Association pour la navigation sur le Haut-Rhin a adressé, en décembre dernier, au Conseil fédéral, une requête pour s'élever contre les projets d'utilisation de force motrice et pour mettre en évidence les dangers de cette solution. En effet, il est certain qu'une voie navigable de cette importance doit être absolument libre d'obstacles de Bâle jusqu'à la mer.

Du reste, à cette question se rattache une autre question plus générale, c'est celle de la navigation sur les fleuves internationaux. Je rappelle que le traité de Vienne de 1815 stipule expressément que les cours d'eau qui traversent successivement plusieurs Etats doivent être ouverts à la navigation de ces Etats. En outre, la convention de Mannheim de 1868 va encore plus loin, puisqu'elle pose ce principe de la liberté de la navigation pour tous les pavillons et elle prévoit expressément qu'il ne peut être apporté aucun obstacle à la navigation de Bâle à la mer.

Ceci dit, je passe à la question du Rhône. Malheureusement le Haut-Rhin est une voie qui sera difficilement rentable par elle-même. C'est pourquoi on a eu l'idée de lier les deux questions, celle de la navigabilité et celle de l'utilisation des forces motrices. Vous avez certainement entendu parler du projet grandiose du barrage de Génissiat; il s'agit là d'un barrage qui sous une chute de 70 mètres donnerait 300,000 chevaux. La question se présente dans des conditions un peu difficiles au point de vue technique, à cause des fondations qu'il faudrait descendre à environ 30 mètres de profondeur. Je sais bien qu'aujourd'hui on peut aborder des profondeurs pareilles avec des fondations à air comprimé. Quoi qu'il en soit, le gouvernement français a accordé des subsides pour faire des sondages sur l'emplacement du barrage pour reconnaître la nature du sol et aussi pour voir s'il y aurait des infiltrations qui pourraient devenir extrêmement dangereuses par les sous-pressions qu'elles occasionneraient. En amont de Génissiat, d'autres difficultés sont à vaincre; citons les barrages de Pougny, Chancy, La Plaine, Chèvres, et enfin la liaison du Rhône au Léman. Pour éviter la ville de Genève, plusieurs projets ont été conçus et l'un des plus intéressants, qui a le plus de chance de réalisation, c'est celui de l'ingénieur Autran. On établirait un bief de partage sur la rive droite entre Vernier et le Vengeron à 45 mètres au-dessus du niveau du Léman, avec plans inclinés et sas équilibrés aux deux extrémités; l'alimentation serait effectuée par des pompes installées au Vengeron.

Ici se pose également une autre question importante, due au régime alpin du Rhône et surtout de l'Arve. L'Arve est sujette à des crues très violentes; dans l'espace de quelques heures, son débit peut atteindre 1000 à 1200 mètres cubes par seconde. On conçoit que, dans ces conditions, ce soit un obstacle à la navigation. D'autre part, à certains moments de l'année l'eau deviendra insuffisante en aval de Genève. C'est pourquoi on a eu l'idée d'utiliser mieux qu'on ne l'a fait jusqu'à présent le Léman comme régulateur. On peut être tenté d'utiliser d'une façon plus parfaite le Léman comme régulateur, soit pour faciliter la navigation, soit pour accroître la puissance des usines hydro-électriques qui se trouvent sur le fleuve. Mais je dois faire remarquer qu'en somme la question du Léman a été tranchée par la convention intercantonale de 1884 et je ne crois pas qu'on puisse y revenir. Sans doute, la marge de 60 centimètres entre les hautes et les basses eaux est relativement faible, peut-être même insuffisante. Mais si on veut l'augmenter, on doit le faire en abaissant la cote minimum et non pas en relevant la cote des hautes eaux, car ce serait annihiler les résultats des travaux d'assainissement considérables actuellement en cours d'exécution dans la plaine vaudoise du Rhône.

Deux mots au sujet de la jonction du Rhône au Rhin. Elle a fait l'objet d'études détaillées très intéressantes et ici se pose une autre question très importante. La voie du Rhône au Rhin a été étudiée en vue de chalands de 600 tonnes. Or, certains ingénieurs voudraient l'établir pour la rendre accessible aux chalands de 1000 tonnes. Ici

le mieux est l'ennemi du bien. Le Haut-Rhône français sera aménagé pour recevoir des chalands de 600 tonnes seulement à cause de la dépense. Mais vous voyez immédiatement ce qui en résulterait. Les chalands allemands de 1000 tonnes viendraient concurrencer à Genève les chalands français de 600 tonnes. Or, la France ne voulant pas rester en retard prendrait la détermination d'aménager le Rhône en vue de chalands de 1000 tonnes, ce qui aurait pour effet de retarder très probablement les travaux d'une cinquantaine d'années. Du reste, cette question se heurte à une autre difficulté: l'alimentation du canal d'Enteroches qui serait difficilement résolue, si l'on voulait construire les écluses pour des chalands de 1000 tonnes, sans compter la question des dépenses.

Ceci m'amène à parler des dépenses de premier établissement. Je regrette de ne pas être d'accord avec mon honorable collègue M. Gelpke. Je lis dans les «Rheinquellen» de décembre 1917 que M. Gelpke suppose les dépenses de premier établissement comme suit: Rhin, de Bâle à Strasbourg 30 millions; Rhin, de Bâle à Schaffhouse 40 millions; Aar, de Coblenz à Yverdon 35 millions; canal latéral de la Glatt 20 millions; Rhône, Chancy-Léman 25 millions; total 150 millions.

Or, je dois rappeler que la jonction seule du Rhône au Rhin, qui a fait l'objet d'études détaillées, était devisée avant la guerre à 150 millions pour les dépenses totales de premier établissement. Naturellement il faut tenir compte des majorations considérables survenues depuis, soit sur la main d'oeuvre, soit sur le prix des matières premières. Et même après la guerre il subsistera des augmentations résiduelles assez importantes. C'est pourquoi aujourd'hui on peut affirmer que seule la jonction du Rhône au Rhin coûtera au moins 250 millions et pour la Suisse, la dépense totale sera d'environ 400 à 500 millions. Il vaut mieux voir les réalités en face. Du reste ce chiffre n'a rien d'étonnant. Avant la guerre, on considérait qu'un canal navigable établi dans des conditions moyennes coûtait 500 à 600,000 francs le kilomètre. La Seine de Paris à Rouen a coûté 800,000 francs par kilomètre.

Il s'agit maintenant de savoir si une dépense aussi forte se justifie. Et ceci m'amène à vous parler des recettes d'exploitation. Pour bien fixer les idées à ce sujet, je m'en vais circonscrire mes investigations à la seule voie du Rhône au Rhin. Voici pourquoi: L'Association pour la navigation du Rhône au Rhin s'est livrée à une enquête économique très serrée, qui a duré quelques années; elle a donné des résultats très intéressants. Voici quel est le trafic présumé pour l'année de l'ouverture à l'exploitation: 85 millions de tonnes-kilomètres, le parcours moyen étant de 130 kilomètres. Au bout de dix ans on estime que ce chiffre sera triplé, ce qui ferait 250 millions de tonnes-kilomètres, c'est à peu près le quart du trafic total en marchandises des C. F. F. avant la guerre. Une fois ce chiffre connu, il est très facile de calculer l'économie réalisée par le public. Les tarifs prévus sont à base décroissante: Il y aurait un péage de  $\frac{7}{10}$  de centimes par kilomètre; en y comprenant ce péage, le tarif moyen total s'élèverait à 1,8 centime par tonne-kilomètre. Il en résulterait pour

le public une économie sur les frais de transport de 4 millions de francs au début et après dix ans de 12 à 13 millions. Or, j'ai dit tout à l'heure que la voie du Rhône au Rhin coûtera probablement 250 millions. Si l'on compte le 6 % pour les intérêts et amortissements, on obtient une charge annuelle de 15 millions. D'autre part, l'économie réalisée par le public serait de 13 millions, soit une somme à peu près équivalente. On voit que la question devient extrêmement intéressante. Elle mérite donc d'être étudiée à tous les points de vue, technique, économique et financier. Seulement il est bien entendu que je dois faire quelques réserves à ce sujet, parce que les chiffres que j'ai cités sont tout de même un peu approximatifs, quelques-uns sont de simples évaluations. Il y a du reste, comme je l'ai dit au début, une inexactitude dans le calcul des promoteurs de la liaison du Rhône au Rhin. Cette inexactitude, cette erreur réside dans le fait que pour calculer l'économie réalisée par le public, on considère les tarifs, alors qu'on doit considérer le prix de revient des transports. Ce n'est pas du tout la même chose puisque sur les C. F. F., les tarifs sont grevés d'un péage important, tandis que, comme vous venez de le voir, ce péage est très faible sur eau.

Ceci m'amène à vous dire deux mots de la concurrence de la navigation intérieure et des C. F. F. Il est certain que la navigation intérieure enlèvera aux C. F. F. une partie de leur trafic. Et comme les C. F. F. sont une entreprise nationale, il est tout à fait légitime de se préoccuper de la répercussion que peut avoir la navigation sur la situation des C. F. F. Je vous rappellerai que la question a été examinée d'une façon générale par le Congrès international des chemins de fer qui a eu lieu à Berne en 1910 et je vais vous donner connaissance de quelques-unes des conclusions votées par le Congrès. Ces conclusions, tout au moins les plus importantes, sont les suivantes: «Le Congrès constate que les voies navigables jouent en général un rôle beaucoup plus important comme concurrents du chemin de fer que comme affluents; toutefois, en Amérique, l'expérience prouve que la concurrence des canaux ne peut être sérieuse.»

Je vais expliquer pourquoi: C'est qu'en Amérique les transports de marchandises se font par masses colossales et à des distances énormes de 1500 à 2000 kilomètres. Du reste, il y a des trains de marchandises extrêmement lourds de 2 à 3000 tonnes. C'est pourquoi le prix de revient est très bas. En général les tarifs pour le transport des marchandises varient entre 1,5 et 2,2 centimes la tonne-kilomètre. Cela explique pourquoi en Amérique la voie d'eau est absolument impuissante à lutter contre le rail.

Voici maintenant quelques autres conclusions. Je vois que l'heure est déjà un peu avancée et j'en donnerai lecture rapidement:

«Les éléments qui influent sur le partage du trafic sont les suivants: les prix de transport, les charges terminales, la durée des trajets, la nature des marchandises, le sens du mouvement dans les ports maritimes et les variations d'activité du trafic.»

Voici enfin la conclusion finale qui nous intéresse davantage: «Lorsqu'il est nécessaire de créer des voies nouvelles pour desservir un courant de trafic considérable, auquel les voies existantes ne suffisent pas et que la situation topographique et économique permettrait d'y pourvoir par une voie d'eau créée de main d'homme, le même résultat peut être obtenu par l'établissement d'un chemin de fer, au prix d'une moindre dépense de construction et d'exploitation, réserve étant faite des circonstances particulières à chaque espèce.»

Ce sont là des conclusions générales qui ne peuvent s'appliquer à tous les cas.

Je reviens à la question des C. F. F. et je constate qu'en réalité toutes les voies navigables prévues doublent des lignes de chemins de fer existantes. Par conséquent, il y aura forcément une concurrence et une importante diminution de trafic sur le chemin de fer. Seulement je dis qu'il ne faut pas trop se préoccuper de cette concurrence. Je suppose même pour un instant que les C. F. F. perdent une partie très notable de leur trafic. Je dis que cela est indifférent au point de vue de l'économie nationale, s'il est prouvé que le bénéfice réalisé par le public sur le prix de revient des transports compense l'intérêt et l'amortissement des capitaux engagés dans l'entreprise. Tout est là: quand on en aura fait la preuve, on pourra être tranquille et aller résolument de l'avant.

J'arrive aux conclusions. J'estime que la navigation intérieure peut seule résoudre avantageusement le problème des transports et abaisser par suite le prix de la vie. Une telle considération a naturellement une valeur inestimable dans les conjonctures actuelles. Mais, tout n'est pas là. Permettez que je m'élève pour un instant au-dessus de ces considérations matérielles. La guerre nous a révélé bien des choses. Nous avons constaté que nos libertés économiques sont souvent méconnues. Souvent on nous a surveillés, on nous a même menacés, on nous a rationnés, on a exigé de nous des compensations. Je dis, Messieurs, que nous devons nous libérer de cette servitude économique qui devient véritablement odieuse, et pour cela il n'y a qu'un moyen, c'est de nous ouvrir un chemin jusqu'à la mer. Pour cela il faut que la convention de 1868 cesse d'être lettre morte et il faut que le Conseil fédéral fasse entendre la voix de la justice à nos puissants voisins du nord. Mais cela ne suffit pas, neutres nous sommes, neutres nous voulons rester. Nous ne voulons nous laisser attirer dans l'orbite d'aucune coalition quelconque. C'est pourquoi la France de son côté doit faire les travaux déjà prévus par le traité d'alliance de 1798. Il y a dix ans, un député, Pierre Baudin, déposait à la Chambre un projet de résolution concernant la navigation du Haut-Rhône. Aux paroles doit succéder l'acte qui seul importe.

Cela dit, notre chemin est tout tracé: Comme l'explique très bien le message du Conseil fédéral, il faut d'abord préparer le terrain en accordant à la Confédération des compétences illimitées, afin qu'elle puisse légiférer sur la matière. En somme, il faudra faire pour la navigation ce qu'on a fait en 1872 pour les chemins de fer.

Avant de terminer, je voudrais rendre hommage aux promoteurs de la navigation fluviale. Ce sont des optimistes. Ils ont la foi; ils ont réussi à vaincre l'inertie des masses et à éveiller l'intérêt des pouvoirs publics. C'est pourquoi nous devons leur en être reconnaissants.

Pour terminer et pour conclure, j'ai l'honneur de vous proposer, au nom de la commission unanime, l'entrée en matière et l'adoption de l'arrêté fédéral.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici le débat est interrompu.)

---

**Sitzung vom 7. Juni 1918,  
vormittags 8½ Uhr.**

*Séance du 7 juin 1918, à 8½ heures  
du matin.*

Vorsitz: } Mr. Calame.  
Présidence: }

**809. Revision der B. V. (Gesetzgebung über die  
Schiffahrt).**

**Révision de la C. F. (Legislation sur la navigation).**

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 153 hiervor. — Voir page 153 ci-devant.)

**M. Bonhôte:** Le Conseil fédéral dit quelque part dans son message que la Confédération aurait pu légiférer sur la navigation sans revision constitutionnelle, qu'il existe dans la constitution certaines dispositions permettant à la Confédération de le faire. Je félicite pour ma part le Conseil fédéral de n'avoir pas persisté dans cette opinion que j'estime erronée. On ne trouve en effet dans la constitution aucune disposition permettant à la Confédération de légiférer sur la navigation. En tous cas le Conseil fédéral a eu raison d'éviter toute discussion sur ce point, de poser franchement la question de manière que le peuple suisse puisse se prononcer sur les nouvelles compétences qui vont être accordées à la Confédération. On a souvent procédé autrement et fait des accrocs à la constitution; souvent on a légiféré sur des matières sur lesquelles la Confédération n'était pas compétente. Je rappelle en particulier les caisses d'épargne postales. Je suis heureux de voir ici que le Conseil fédéral a abandonné cette procédure. Il est resté dans la voie constitutionnelle, dans laquelle nous devons toujours rester strictement, au risque même de nous faire taxer de doctrinaire.

Comme fédéraliste, je suis opposé aux nouvelles centralisations. Je crois que les événements actuels prouvent que la Suisse a tout intérêt à ne pas

**Revision der B.-V. (Gesetzgebung über die Schifffahrt).**

**Révision de la C. F. (Législation sur la navigation).**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1918
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	809
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1918 - 08:00
Date	
Data	
Seite	153-163
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 589

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Voici enfin la conclusion finale qui nous intéresse davantage: «Lorsqu'il est nécessaire de créer des voies nouvelles pour desservir un courant de trafic considérable, auquel les voies existantes ne suffisent pas et que la situation topographique et économique permettrait d'y pourvoir par une voie d'eau créée de main d'homme, le même résultat peut être obtenu par l'établissement d'un chemin de fer, au prix d'une moindre dépense de construction et d'exploitation, réserve étant faite des circonstances particulières à chaque espèce.»

Ce sont là des conclusions générales qui ne peuvent s'appliquer à tous les cas.

Je reviens à la question des C. F. F. et je constate qu'en réalité toutes les voies navigables prévues doublent des lignes de chemins de fer existantes. Par conséquent, il y aura forcément une concurrence et une importante diminution de trafic sur le chemin de fer. Seulement je dis qu'il ne faut pas trop se préoccuper de cette concurrence. Je suppose même pour un instant que les C. F. F. perdent une partie très notable de leur trafic. Je dis que cela est indifférent au point de vue de l'économie nationale, s'il est prouvé que le bénéfice réalisé par le public sur le prix de revient des transports compense l'intérêt et l'amortissement des capitaux engagés dans l'entreprise. Tout est là: quand on en aura fait la preuve, on pourra être tranquille et aller résolument de l'avant.

J'arrive aux conclusions. J'estime que la navigation intérieure peut seule résoudre avantageusement le problème des transports et abaisser par suite le prix de la vie. Une telle considération a naturellement une valeur inestimable dans les conjonctures actuelles. Mais, tout n'est pas là. Permettez que je m'élève pour un instant au-dessus de ces considérations matérielles. La guerre nous a révélé bien des choses. Nous avons constaté que nos libertés économiques sont souvent méconnues. Souvent on nous a surveillés, on nous a même menacés, on nous a rationnés, on a exigé de nous des compensations. Je dis, Messieurs, que nous devons nous libérer de cette servitude économique qui devient véritablement odieuse, et pour cela il n'y a qu'un moyen, c'est de nous ouvrir un chemin jusqu'à la mer. Pour cela il faut que la convention de 1868 cesse d'être lettre morte et il faut que le Conseil fédéral fasse entendre la voix de la justice à nos puissants voisins du nord. Mais cela ne suffit pas, neutres nous sommes, neutres nous voulons rester. Nous ne voulons nous laisser attirer dans l'orbite d'aucune coalition quelconque. C'est pourquoi la France de son côté doit faire les travaux déjà prévus par le traité d'alliance de 1798. Il y a dix ans, un député, Pierre Baudin, déposait à la Chambre un projet de résolution concernant la navigation du Haut-Rhône. Aux paroles doit succéder l'acte qui seul importe.

Cela dit, notre chemin est tout tracé: Comme l'explique très bien le message du Conseil fédéral, il faut d'abord préparer le terrain en accordant à la Confédération des compétences illimitées, afin qu'elle puisse légiférer sur la matière. En somme, il faudra faire pour la navigation ce qu'on a fait en 1872 pour les chemins de fer.

Avant de terminer, je voudrais rendre hommage aux promoteurs de la navigation fluviale. Ce sont des optimistes. Ils ont la foi; ils ont réussi à vaincre l'inertie des masses et à éveiller l'intérêt des pouvoirs publics. C'est pourquoi nous devons leur en être reconnaissants.

Pour terminer et pour conclure, j'ai l'honneur de vous proposer, au nom de la commission unanime, l'entrée en matière et l'adoption de l'arrêté fédéral.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici le débat est interrompu.)

---

**Sitzung vom 7. Juni 1918,  
vormittags 8½ Uhr.**

*Séance du 7 juin 1918, à 8½ heures  
du matin.*

Vorsitz: } Mr. Calame.  
Présidence: }

**809. Revision der B. V. (Gesetzgebung über die  
Schiffahrt).**

**Révision de la C. F. (Legislation sur la navigation).**

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 153 hiervor. — Voir page 153 ci-devant.)

**M. Bonhôte:** Le Conseil fédéral dit quelque part dans son message que la Confédération aurait pu légiférer sur la navigation sans revision constitutionnelle, qu'il existe dans la constitution certaines dispositions permettant à la Confédération de le faire. Je félicite pour ma part le Conseil fédéral de n'avoir pas persisté dans cette opinion que j'estime erronée. On ne trouve en effet dans la constitution aucune disposition permettant à la Confédération de légiférer sur la navigation. En tous cas le Conseil fédéral a eu raison d'éviter toute discussion sur ce point, de poser franchement la question de manière que le peuple suisse puisse se prononcer sur les nouvelles compétences qui vont être accordées à la Confédération. On a souvent procédé autrement et fait des accrocs à la constitution; souvent on a légiféré sur des matières sur lesquelles la Confédération n'était pas compétente. Je rappelle en particulier les caisses d'épargne postales. Je suis heureux de voir ici que le Conseil fédéral a abandonné cette procédure. Il est resté dans la voie constitutionnelle, dans laquelle nous devons toujours rester strictement, au risque même de nous faire taxer de doctrinaire.

Comme fédéraliste, je suis opposé aux nouvelles centralisations. Je crois que les événements actuels prouvent que la Suisse a tout intérêt à ne pas

enlever aux cantons les compétences qui leur restent encore. Je crois que c'est aussi l'opinion de la grande majorité du peuple, ainsi que l'a prouvé la votation de dimanche dernier.

Mais je conviens ici que la centralisation se justifie par les motifs que le message énumère et sur lesquels je ne veux pas revenir. J'estime qu'il faut une législation unique pour faire aboutir les projets de navigation, projets nationaux et internationaux qui sont d'une si grande importance pour notre avenir économique, ainsi que MM. les rapporteurs l'ont établi. C'est aussi l'opinion des promoteurs de la navigation fluviale. C'est l'association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin qui, dans une assemblée tenue à Neuchâtel en 1916, a pris l'initiative du mouvement pour demander une révision de la constitution et une législation fédérale sur la navigation. La tâche de la législation peut se résumer ainsi. La Confédération aura à décider quelles voies navigables sont établies, comme elles devront l'être, quelles installations accessoires, usines, ports, etc. devront être faites. La Confédération aura ensuite à décider comment ces voies devront être utilisées et exploitées; à fixer les conditions à exiger des entreprises, éventuellement les taxes à prélever pour la navigation; elle aura à édicter certaines mesures de police. Enfin la Confédération devra régler les questions de droit civil et de droit public que soulèvera la mise en action de la navigation fluviale; les questions relatives à la propriété des chalands, au nantissement, à la responsabilité civile, etc.

Nous tenons, nous libéraux fédéralistes, à faire des réserves sur les principes qui seront admis dans cette législation. Nous admettons une législation faite en application du nouvel article constitutionnel si tout d'abord elle sauvegarde dans la mesure du possible les intérêts des cantons qui restent propriétaires des cours d'eau. Il faudra tenir compte, s'il y a lieu, de la nécessité d'édicter des taxes de navigation.

Nous admettons que la législation devra tendre à faire agir l'initiative privée partout où elle pourra intervenir utilement. Le but de la législation sera d'aider l'initiative privée à vaincre les obstacles qui pourraient s'opposer au développement normal et à l'exploitation rationnelle des voies navigables. La législation devra faire abstraction de toute création d'entreprise d'Etat. Nous ne voulons pas renouveler ici l'expérience des C. F. F. La législation devra éviter également toute main-mise des C. F. F. sur le réseau fluvial. La navigation doit suppléer aux C. F. F. et non pas se mettre sous leur dépendance. Les C. F. F. ont du reste déjà assez à faire à mener à bien leur tâche actuelle. Nous estimons que l'établissement et l'exploitation de la navigation fluviale devront être concédés à des entreprises privées, qui seront mises sous la surveillance de la Confédération, auxquelles celle-ci pourra s'intéresser, mais qui devront conserver leur indépendance juridique et économique et leur initiative propre. Nous estimons qu'on devra se borner à légiférer sur ce qui est nécessaire à l'exploitation du réseau fluvial et ne pas prétexter des compétences données à la Confédération pour édicter des mesures de police inutiles,

pour légiférer sur les petits bateaux de pêche ou sur les canots de plaisance. On devra éviter toute réglementation aboutissant à des mesures vexatoires et tracassières comme celles dont la Confédération devient quelquefois maintenant malheureusement coutumière.

Telles sont les règles qui devront d'après nous diriger la nouvelle législation. Nous soutiendrons tout projet de loi qui s'en inspirera; mais si l'on devait s'en écarter, si l'on voulait faire de nouvelles expériences étatiques, créer de nouveaux monopoles d'Etat, si l'on devait aboutir à un renforcement de la bureaucratie et du fonctionarisme fédéral, nous nous opposerions aux projets de lois qui nous seraient soumis. Nous tenons à déclarer que nous ne votons maintenant que la révision constitutionnelle qui permettra de donner à la Confédération le droit de légiférer sur la navigation fluviale, et que nous nous réservons de combattre toutes les applications du nouvel article constitutionnel qui seraient contraires aux principes que je viens de résumer.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici le débat est interrompu.)

**Sitzung vom 10. Juni 1918,  
nachmittags 5 Uhr.**

*Séance du 10 juin 1918, à 5 heures  
de relevée.*

Vorsitz: } Mr. Calame.  
Présidence: }

### **844. Rückkauf der Tösstalbahn und der Wald-Rüti-Bahn.**

**Rachat des chemins de fer de la Töss et de Wald-Rüti.**

(Siehe die Verhandlungen des Ständerates, Seite 27 ff.)  
(Voir les débats du Conseil des Etats, page 27 et suiv.)

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

**Stadlin**, deutscher Berichterstatter der Kommission: In seiner Sitzung vom 13. März 1918 hat der Ständerat in Zustimmung zur bundesrätlichen Vorlage einstimmig den freihändigen Ankauf der Tösstal- und Wald-Rüti-Bahn durch den Bund beschlossen. Die nationalrätliche Kommission ist auf Grund eines Augenscheines, nach Prüfung des umfangreichen Aktenmaterials und unter Berücksichtigung aller einschlägigen Verhältnisse ebenfalls zur einstimmigen Schlussnahme gekommen, Ihnen zu beantragen, dem Ständerat zuzustimmen, d. h. den Ankauf beider Bahnen durch den Bund zu beschliessen.

Die Tösstalbahn, welche ihren Ausgangspunkt in Winterthur hat und in einer Länge von 39,2 Kilometern bis zur Station Wald im Zürcher Oberland das industriell und landschaftlich wäh-

**Revision der B.-V. (Gesetzgebung über die Schifffahrt).**

**Révision de la C. F. (Législation sur la navigation).**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1918
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	809
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.06.1918 - 08:30
Date	
Data	
Seite	163-164
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 590

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

... et «pour les approvisionnements et les pièces de réserve encore utilisables la valeur portée au compte des approvisionnements le jour de la cession, étant entendu que les prix ne seront pas supérieurs à ceux du premier achat. Cependant, dit ce même article, in fine, si les approvisionnements de combustible dépassaient, le jour de la cession, les besoins de quatre mois, le prix du surplus ferait l'objet d'un accord spécial.»

Cet accord a été passé entre la Confédération et le chemin de fer du Tösstal, accord très favorable aux intérêts de la Confédération, spécialement en ce qui concerne le charbon cédé.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 2.

**Stadlin**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Art. 2 enthält die gesetzliche Festlegung der Möglichkeit der weitem Erhebung der Taxzuschläge. Es sind nun im Ständerat bei Beratung dieses Gesetzesentwurfes Bedenken ausgesprochen worden, ob wohl diese Taxzuschläge seitens der Bundesbahnen auch beibehalten werden können. Hiezu ist zu bemerken, dass der Bundesrat ausdrücklich die Sanktion seitens des Regierungsrates des Kantons Zürich zu dieser gesetzlichen Festlegung der Taxzuschläge eingeholt hat. Es ist seitens des Vertreters des Bundesrates im Ständerat erklärt worden, dass die Bundesbahnen auf die Erhebung dieser Taxzuschläge unbedingt rechnen und zählen müssen. Auch die nationalrätliche Kommission spricht dieselbe Auffassung aus.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 3.

Angenommen. — (Adopté.)

Gesamtabstimmung. — *Votation sur l'ensemble.*

Für Annahme des Gesetzesentwurfes 103 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat.  
(Au Conseil des Etats.)

## 809. Revision der B.-V. (Gesetzgebung über die Schifffahrt).

Révision de la C. F. (Législation sur la navigation).

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 163 hievor. — Voir page 163 ci-devant.)

**Wyrsch:** Die Ausführungen der Kommissionsreferenten behandelten die Frage der Schaffung einer gesetzgeberischen Kompetenz des Bundes für

die Ordnung der Schifffahrt wesentlich unter volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gesichtspunkten. Meinerseits möchte ich in erster Linie die verfassungsrechtliche Seite der zur Behandlung stehenden Vorlage einer kurzen Erörterung unterziehen und hernach auf die Frage der Freiheit und Offenhaltung des Rheines für die Schifffahrt zu sprechen kommen. Das Problem der schweizerischen Binnenschifffahrt enthält ja tatsächlich zwei Elemente, die nicht losgelöst voneinander sind, sondern in einem innern Zusammenhang stehen.

Vorab ist die schweizerische Binnenschifffahrt allerdings eine rein schweizerische, eine nationale Angelegenheit, deren gewaltige Bedeutung für die wirtschaftliche Selbständigkeit unseres Landes gerade die Verhältnisse der Gegenwart grell beleuchten. Andererseits steht die Länge der Schifffahrtsprojekte in direktem Zusammenhang mit der europäischen Binnenschifffahrt überhaupt, und wir sind bei unsern Bestrebungen, die Schifffahrt einzuführen und durchzuführen, auch angewiesen auf die Mitwirkung der benachbarten Staaten.

Die erste Frage, die sich nach der verfassungsrechtlichen Seite aufdrängt, ist die: wie soll die verfassungsrechtliche Lösung erfolgen? Nach dieser Richtung ist nun von vornherein festzustellen, dass nur diejenige Lösung befriedigen kann, welche im Einklang steht mit unserem Verfassungsrecht und mit unserem Staatsrecht. Von diesem Gesichtspunkt aus ist es lebhaft zu begrüßen, dass die Vorlage des Bundesrates denjenigen Weg vorschlägt, der durch unser Staatsrecht als der gegebene vorgezeichnet ist, nämlich den Weg, durch einen neuen Verfassungsartikel mit dem Mittel einer partiellen Revision der Bundesverfassung dem Bunde das Gesetzgebungsrecht über die gesamte Schifffahrt einzuräumen.

Aus der bundesrätlichen Botschaft gewinnt man den Eindruck, dass man ursprünglich die Frage prüfte, ob nicht in anderer Weise vorgegangen werden könne als durch die Schaffung eines klar umschriebenen unzweideutigen Kompetenzartikels in der Bundesverfassung. Die bundesrätliche Botschaft enthält verschiedentlich Andeutungen, dass ursprünglich die Frage näher geprüft wurde, ob dem Bunde die ihm zufallende Kompetenz für das Gesetzgebungsrecht über die Schifffahrt nicht vindiziert werden könne aus Kompetenzen, enthalten in Bestimmungen der Bundesverfassung, in Staatsverträgen und Gesetzen. An und für sich kann nicht bestritten werden, dass der Bund tatsächlich heute schon eine Reihe von Kompetenzen hat, die ihm gewisse Rechte und Befugnisse verliehen haben, welche in einem gewissen Zusammenhang mit der Schifffahrt stehen. Allein bei allen in Betracht kommenden Bestimmungen handelt es sich nur um einzelne, streng ausgeschiedene, unter sich zusammenhanglose, zum Teil auch nicht gleichartige Einzelkompetenzen, die zusammengefasst in ihrer Summe nie die Gesamtkompetenz ergeben, die der Bund notwendigerweise braucht, um die gesamte Schifffahrt in allen ihren Verzweigungen in den Bereich seiner ausschliesslichen gesetzgeberischen Kompetenz ziehen zu können. Das ist die eine Erwägung, die dafür spricht, dass die Kompetenz des Bundes für die Schifffahrtsgesetzgebung durch einen Verfassungsartikel geschaffen werden soll.



Dazu kommt noch ein weiteres Moment: Das Problem der Schifffahrt enthält für die Ausführung sehr viele, zum Teil sehr schwierige und sehr verwickelte Fragen. Da ist es unbedingt notwendig, die Kompetenzfrage schon von Anfang an in der Form zu ordnen, dass die Kompetenz klar und vollständig umschrieben und abgegrenzt ist. Die Botschaft des Bundesrates weist selber auf die Schwierigkeiten hin, die entstehen könnten, wenn dem Bunde nicht durch eine ausdrückliche Verfassungsbestimmung die zur Regelung der Schifffahrt nötige Kompetenz gegeben würde. Stünde nämlich die Kompetenz des Bundes nicht von Anfang an unbedingt fest, so würde im Laufe der Zeit bei jeder einzelnen der gesetzgeberischen Arbeiten und Aktionen immer und immer wieder die Frage nach der Kompetenz des Bundes aufgeworfen werden können. Das müsste auf die sachgemässe Erledigung und den gedeihlichen Gang der Schifffahrtsprobleme störend, lähmend und hemmend wirken.

Dazu kommt noch eine weitere Erwägung: Das Problem der Schifffahrt steht in tiefgehenden Beziehungen zur gesamten schweizerischen Volkswirtschaft und Handelspolitik. Geht man davon aus, so erscheint es als angezeigt, verfassungsrechtlich die Kompetenz des Bundes auf eine sichere Grundlage zu stellen, die noch den weitem Vorteil hat, dass auch Volk und Stände Gelegenheit zur Aussprache darüber haben, ob sie dem Bunde die weittragende Aufgabe auf diesem Gebiet übertragen wollen.

Eine weitere Frage, die sich aufdrängt, ist die: wie soll diese gesetzgeberische Bundeskompetenz formuliert werden? Da steht eines von vornherein fest: Die Formulierung des neuen Verfassungsartikels muss das Ziel und den Umfang der Bundeskompetenz genau festlegen und jegliche Zweifel in die Kompetenz des Bundes ausschliessen. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet erscheint die vorgeschlagene Formulierung des Verfassungsartikels als zweckentsprechend. Der neue Artikel der Bundesverfassung soll nach dem Vorschlage des Bundesrates, dem sich die Kommission angeschlossen hat, folgenden Wortlaut erhalten: «Die Gesetzgebung über die Schifffahrt ist Sache des Bundes.» Der Wortlaut hat sein Vorbild im Art. 26 der Bundesverfassung, welcher dem Bunde die Gesetzgebung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen übertrug. Der Wortlaut sichert für den Bund die weitgehendste Kompetenz; nicht nur die Tätigkeit des Schifffahrtsgewerbes wird durch diese Formulierung erfasst, sondern die ganze Verkehrseinrichtung, die Einführung und Förderung der Schifffahrt, wie ihre Ausübung und alle damit irgendwie in Verbindung stehenden Massnahmen. Es ist nun nicht zu bestreiten, dass mit der Aufnahme eines solchen Verfassungsartikels wiederum ein weiterer Schritt zur Zentralisation und Mehrung der Kompetenzen des Bundes unternommen wird. Allein eine rationelle Lösung der mit der Schifffahrt zusammenhängenden Fragen und Verhältnisse anders als durch den Bund ist nach der Natur der Sache einfach nicht denkbar. Hier müssen notgedrungen die Kantone und kantonale Kompetenzen ausscheiden, es handelt sich um ein

Problem gesamtschweizerischer nationaler Wirtschaftspolitik.

Die Einheit der Anlage und die Zentralisation des Betriebes bedingen eine einheitliche, nur in der Hand einer einzigen Behörde liegende Kompetenz. Es hat deshalb auch das vorgeschlagene Vorgehen allgemeine Zustimmung gefunden. Nirgends macht sich gegen die vorgeschlagene Lösung Opposition geltend, ganz im Gegensatz gegenüber den schweren Reibungen und Kämpfen, welche seinerzeit die Schaffung der Bundeskompetenz für die Verstaatlichung der Eisenbahn in unserem Land und Volk hervorgerufen hat. In der allgemeinen Zustimmung zu diesem Verfassungsartikel möge eine Vorbedingung liegen für die glückliche, dem Lande zum Segen gereichende Ausführung des ganzen Problems.

Der Sprechende möchte ebenfalls noch sich die Feststellung erlauben, dass gegen die vorgesehene Uebertragung des Gesetzgebungsrechtes für die Schifffahrt an den Bund keine föderalistischen Bedenken erhoben werden können.

In seiner bekannten Abhandlung über Föderalismus und Zentralismus der Schweiz schreibt Professor Dr. Fleiner:

«Die Partialrevision entspricht ganz und besonders dem Grundzuge unseres Staatswesens, der Vorsicht und der Bedächtigkeit. Der Bund ist nie zu einer Erweiterung seiner Kompetenzen übergegangen, wenn sich nicht das sachliche Bedürfnis danach herausgestellt hat. Es sind nie abstrakte theoretische Erwägungen, sondern stets die Bedürfnisse des Tages und die Interessen unseres gesamten öffentlichen Lebens gewesen, die den Bund dabei geleitet haben.»

Wenn diese Worte irgend einmal eine innere Berechtigung haben, so treffen sie zweifelsohne zu gegenüber der verfassungsrechtlichen Frage, welche wir mit der Uebertragung der Schifffahrtskompetenz an den Bund behandeln.

Zusammengefasst darf also wohl erklärt werden, dass nach der verfassungsrechtlichen Seite die vorgeschlagene Lösung zu keinerlei Bedenken Anlass gibt, dass sie im Gegenteil zu begrüßen ist, weil sie uns gestattet, die Frage der Schiffarmachung unserer Gewässer auf eidgenössischer Grundlage nach einheitlichen Richtlinien der Lösung entgegenzuführen.

Im weitern möchte ich nun über die internationale Seite des Schifffahrtsproblems sprechen, die nicht minder wichtig ist und mit Rücksicht auf Vorgänge ausserhalb unseres Landes besprochen werden muss.

Aus der deutschen Presse, aus parlamentarischen Verhandlungen, so der Budgetkommission der 2. Kammer des badischen Landtages, ferner aus einer Anfrage im deutschen Reichstag konnte man erfahren, dass in einigen deutschen Bundesstaaten und auch im Elsass die Frage der Ausnützung der Wasserkraft des Rheines unterhalb Basel ernstlich geprüft wird und dass das Deutsche Reich sich für die Projekte stark interessiert. Speziell ist beabsichtigt, den Oberrhein von Strassburg bis Konstanz einheitlich als Kraftquelle und Wasserstrasse zugleich auszubauen. Die bezüglichlichen Projekte erfordern vom schweizerischen Standpunkt aus alle Aufmerksamkeit. Sie sind für unsere schweizerische

Schifffahrtspolitik von folgenschwerer Bedeutung. Die Schweiz darf nämlich weder den Oberrhein noch den Rhein überhaupt durch die vorgesehenen Kanalisierungen verstümmeln lassen; praktisch deswegen nicht, weil die Schifffahrt gefährdet wird, da für die Schweiz nach dem Weltmeer der Rheinwasserweg von Basel bis zur Rheinmündung in Holland einzig in Betracht kommt. Rechtlich muss die Schweiz den freien und offenen Schiffweg auf dem Rhein verlangen mit Rücksicht auf Verträge und Abkommen internationaler Natur, welche eine Garantie enthalten, dass der Rheinstrom für die Schifffahrt für Fahrzeuge aller Nationen frei und offen sei. Für die Schweiz ist die Frage deshalb von wesentlicher Bedeutung, weil es sich darum handelt, dass eine schweizerische Schifffahrt auch ausserhalb unseres Landes bestehen kann, ohne dass sie grundsätzlich der Gesetzgebung eines fremden Staates unterworfen oder von ihr abhängig wird. Die ganze Frage ist aber auch von aktueller Bedeutung. Die im deutschen Reichstag stattgefundenen Verhandlungen tun nämlich dar, dass in deutschen Regierungskreisen bezüglich der Freihaltung des Rheinstromes für die Schifffahrt Auffassungen vertreten werden, die direkt den schweizerischen Interessen zuwiderlaufen und welche daher vom schweizerischen Standpunkt aus mit allem Nachdruck zurückgewiesen werden müssen. Die Verhandlungen im deutschen Reichstag geben alle Veranlassung, die Frage des nähern zu untersuchen, ob nicht die Schweiz einen Anspruch darauf hat, dass das Stromgebiet des Rheines von Basel bis zur Mündung in das Meer ein freies und offenes sein muss. Bei der Beantwortung dieser Frage ist nun nicht, wie es verschiedentlich getan wird, in erster Linie auf die Wiener Kongressakten abzustellen, sondern man muss noch weiter zurückgehen, um stromrechtliche Grundsätze für diesen Anspruch nachweisen zu können. Die ersten Verordnungen über die Stromfreiheit des Rheines finden wir nämlich bereits in einer Kapitulation Kaiser Karl VI. vom Jahre 1711, dahingehend:

«Kein Stand soll in seinem Gebiet in diesem Flusse (Rhein) eigenmächtig etwas vornehmen, welches die Schifffahrt desselbigen verhindern oder den übrigen Ständen den Gebrauch dieser göttlichen und natürlichen, ihnen insgesamt geschenkten Wohltat entziehen könnte.»

Das war ein klarer, ein prächtiger stromrechtlicher Grundsatz; würde er heute noch Geltung haben, wäre das ganze Problem nach seiner rechtlichen Seite hin völlig abgeklärt und gelöst. Diese naturrechtliche Auffassung, dass die schiffbaren Flüsse von Natur wegen eigentlich allen Staaten gehören, insbesondere den Uferstaaten, war seit dem Ende des 18. Jahrhunderts die allgemeine, die herrschende. Sie hat ihre völkerrechtliche Anerkennung in zwei internationalen Instrumenten gefunden, im ersten Pariser Frieden vom 30. Mai 1814 und in den Wiener Kongressakten von 1815. Diese stellen den Grundsatz auf, dass die Flüsse, die mehrere Staaten trennen oder durchfliessen, gleich dem Meere frei sein sollen. Es ist also das Prinzip der freien Wasserstrassen für alle Völker als internationales stromrechtliches Grundgesetz erklärt.

Professor Dr. Max Huber in Zürich hat in einer Abhandlung über schweizerische Wasserwirt-

schaft und internationales Recht diese Kongressakten als ein Dokument bezeichnet, in welchem allgemein verbindliche Rechtssätze für die europäische Staatengemeinschaft niedergelegt seien, und er zieht daraus die Folgerung:

«Da die Schweiz niemals auf die Rechte verzichtet hat, die ihr aus den in den Kongressakten ausgesprochenen Völkerrechtssätzen zukommen, kann sie unzweifelhaft heute sich auf den Grundsatz berufen, dass Uferstaaten schiffbarer Flüsse zur Mitwirkung bei der Regelung der Schifffahrt auf diesen Flüssen berufen sind und dass die Freiheit der Schifffahrt in dem Masse durch Spezialabkommen anerkannt werde, in dem sie als allgemeines Völkerrecht proklamiert worden sind.»

Die Schweiz wird also tatsächlich ihren Anspruch auf die freie Schifffahrt auf dem Rhein von Basel bis zur Nordsee auf die Art. 108, 109, 111 der Wiener Kongressakten und die angehängten Spezialbestimmungen und Reglemente stützen können. Diese Bestimmungen haben allgemein europäischen Charakter. Da sie nicht gekündet sind und daneben noch von allgemeiner Verbindlichkeit sind, so ist die Wirkung dieser Bestimmungen die, dass schweizerische Schiffe unabhängig von der jeweiligen Gesetzgebung des Deutschen Reiches und der Niederlande mit Heimatrecht an Bord auf dem Rhein verkehren können. Der Schweiz wird die Freiheit und Mitverwaltung der Rheinschifffahrt in dem Rahmen vertraglich zugesichert werden, in welchem sie als allgemeines Völkerrecht gelten.

In einer Abhandlung über die Bedeutung der Rhein-Bodenseeschifffahrt, vom schweizerischen Standpunkt aus betrachtet, hat der frühere Präsident des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schifffahrt Rhein-Bodensee, Dr. Hautle-Hätten-schwiler, näher ausgeführt, dass gestützt auf die Wiener Kongressakten von 1815 als stromrechtliches Grundgesetz die Schweiz gestützt auf die Rechtsnorm, dass Uferstaaten von schiffbaren Flüssen zur Mitwirkung bei der Regelung der Schifffahrt auf diesen Flüssen berufen sind und vermöge ihrer Qualität als reiner Uferstaat die Aufnahme in die Rheinschifffahrtsakte verlangen könne.

Uebrigens gibt es noch eine weitere Rechtsquelle für den mehrfach erwähnten Anspruch der Schweiz auf die volle Freiheit des Rheins für die Schifffahrt. Diese Quelle bilden die revidierten Rheinschifffahrtsakten vom 17. Oktober 1868.

In ihrem Hauptinhalt enthalten sie die Ausführung der Bestimmungen der Wiener Kongressakten. Für die Offenhaltung der Stromwasserstrasse des Rheines kommt Art. 1 in Betracht. Dieser bestimmt:

«Die Schifffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein. Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden.»

In diesen Rheinschifffahrtsakten, bei welchen die Schweiz auch nicht Kontrahent war, ist Basel

als Endpunkt der obern Rheinstrecke angegeben. Daraus ergibt sich als Folgerung, dass die schweizerischen Wasserstrassen nicht unter die völkerrechtlichen Bestimmungen fallen. Die Schweiz ist vielmehr frei, in ihrem Lande die Schifffahrt nach ihrem Belieben zu ordnen. Andererseits bestätigen aber die Rheinschiffahrtsakten, an denen die deutschen Rheinuferstaaten und die Niederlande beteiligt sind, unzweideutig den vom Wiener Kongress aufgestellten und seither allgemein anerkannten Grundsatz der Freihaltung der schiffbaren internationalen Stromläufe. Diese völkerrechtlichen Grundlagen der Schifffahrtswirtschaft können von den Rheinuferstaaten nicht abgeändert werden.

Wenn auch die Schweiz bei diesen Schifffahrtsakten nicht mitgewirkt hat, so ist doch zu erklären, dass sie vom Standpunkt des Völkergewohnheitsrechtes aus einen Rechtstitel auf volle Fahrfreiheit hat, und sie muss sich auf diesen Rechtstitel berufen gegenüber der von deutscher Seite geltend gemachten Auffassung, welche der Schweiz dieses Recht bestreiten will einzig und allein deswegen, weil sie bei den erwähnten Abkommen nicht mitgewirkt hat. Professor Dr. Huber hat denn auch in der bereits erwähnten Abhandlung zusammenfassend erklärt, dass nach der heutigen Verkehrslage und gestützt auf die prinzipiellen Normen des Wiener Kongresses die Schweiz einen ganz klaren und wohl unanfechtbaren Anspruch habe auf Adhäsion an die Rheinschiffahrtsakten. Das ist der Standpunkt, auf den sich die Schweiz stellen müssen. Denn die grosse Interessengemeinschaft des Rheines ist erst abgeschlossen, wenn auch die Schweiz formell als Uferstaat anerkannt ist und wenn sie infolge dieser Anerkennung dann das Mitspracherecht in allen Schifffahrtsfragen hat, welche den freien Rhein betreffen.

Gegenüber den in Deutschland beabsichtigten Massnahmen, Einbau von Kraftwerken, damit als Folge die teilweise Kanalisation und als weitere unangenehme Nachwirkung eine Gefährdung der Rheinschifffahrt, wird sich also die Schweiz auf den Standpunkt zu stellen haben und stellen können, dass die freie Stromschifffahrt weder durch Schleusen noch durch Kraftwerke gehindert werden dürfe, eben auf Grund des Grundsatzes voller uneingeschränkter Stromfreiheit. Ich möchte daher abschliessend dem Wunsch Ausdruck geben, dass dieser Rechtsstandpunkt vom Bundesrat im Grundsatz festgehalten wird und dass er nicht preisgegeben wird gegenüber den mit dem Völkergewohnheitsrecht im Widerspruch stehenden Auffassungen deutscher Kreise. Man darf schweizerischerseits noch um so eher an dieser Auffassung festhalten und sie mit allem Nachdruck vertreten, als ja auch im Reichstag Staatssekretär v. Stein trotz des im Grundsatz ablehnenden Standpunktes und trotz der Erklärung, die Schweiz könne aus den Rheinschiffahrtsakten keine Rechte für sich herleiten, gleichwohl der Hoffnung Ausdruck gab, dass es möglich sein werde, die in Betracht fallenden Fragen in freundschaftlichem Sinne mit der Schweiz lösen zu können. Zu wünschen wäre allerdings eine gesamte Neuordnung aller stromrechtlichen Verhältnisse auf dem Rhein. Das Bedürfnis einer durchgreifenden internationalen Regelung des Stromrechtes ist ein unabweisbares geworden, jetzt

wo die wasserwirtschaftlichen Interessen an den Grenzen unseres Landes nicht ihr Ende nehmen, sondern weit über das Gebiet der einzelnen Uferstaaten hinausgehen.

Die Schifffahrts- und Wasserwirtschaftsverbände streben bekanntlich einen immer engeren Zusammenschluss aller Interessenten an, um dieses Ziel zu erreichen und die internationalen Wasserwirtschafts- und Binnenschifffahrtsverhältnisse öffentlich-rechtlich und privatrechtlich einer Regulierung zu unterwerfen.

Die Schweiz hat ein grosses Interesse daran, alle diese Bestrebungen lebhaft zu unterstützen. Denn die schweizerische Schifffahrt steht in engem Zusammenhang mit unserer gesamten Volkswirtschaft und die Flussschifffahrtsfrage bildet für die Sicherung der wirtschaftlichen Zukunft und Unabhängigkeit unseres Landes eines der wichtigsten Probleme.

Mit diesen Bemerkungen beantrage ich Annahme des Verfassungsartikels, wie er vom Bundesrat und der Kommission vorgeschlagen wird.

M. le conseiller fédéral Ador: Le message du Conseil fédéral qui vous a été distribué au mois d'octobre 1917 a exposé la question de la navigation au point de vue historique et juridique d'une manière extrêmement complète. Il a indiqué les avantages que la Suisse était appelée à retirer de la navigation intérieure et de la navigation internationale. Le message renferme sur toutes ces questions des renseignements et des données commerciales très détaillées, sur lesquelles je ne veux pas revenir; le message conclut à la nécessité d'accorder à la Confédération une compétence illimitée pour qu'elle puisse légiférer en la matière.

M. le conseiller national Wyrsch, dans l'excellent discours qu'il vient de prononcer, vous a démontré combien la nécessité de cette revision constitutionnelle s'imposait, combien elle pouvait être acceptée sans porter aucune atteinte aux principes fédératifs et aux droits des cantons. Je m'en réfère aux arguments que M. le conseiller national Wyrsch a développés avec beaucoup de compétence. Le message du Conseil fédéral indique que les tâches de la Confédération consisteront avant tout: 1° dans l'établissement des voies navigables, 2° dans l'utilisation de ces voies et 3°, dans l'étude des rapports de droit des entreprises de navigation.

Messieurs, les rapports extrêmement complets présentés la semaine dernière par MM. les conseillers nationaux Gelpke et Chenaux, les discours que nous avons entendus déjà la semaine dernière et celui que vous venez d'entendre, ont exposé la question d'une manière extrêmement complète et me dispenseront d'apporter à mon tour de très longs développements en faveur d'une cause qui paraît gagnée, puisque l'adoption du nouvel article constitutionnel n'est combattue par personne. Je veux me borner à résumer très brièvement la question et je constate avec une véritable satisfaction que tout ce qui a trait à l'utilisation des forces hydrauliques, à l'utilisation des rivières pour le transport des marchandises, aussi bien pour nos exportations que pour nos importations, est au-

jourd'hui considéré par nos pouvoirs publics comme l'un des problèmes dont l'étude, et la solution dans un avenir aussi rapproché que possible, s'imposent à leur attention avec un caractère d'urgente actualité.

On vient de vous rappeler que la guerre nous a douloureusement fait constater la dépendance économique dans laquelle nous sommes. La question, par conséquent, revêt actuellement un caractère vraiment national et il est nécessaire que les cantons et le peuple soient appelés à se prononcer sur la question de principe, en accordant à la Confédération des compétences illimitées pour légiférer. C'est là le but que poursuit le Conseil fédéral en vous proposant l'adoption d'un nouvel article constitutionnel lui permettant de légiférer sur la matière.

Notre indépendance économique, le développement de notre commerce international sont intimement liés à la question de la navigation et les futures voies navigables de la Suisse doivent avoir pour but essentiel de raccorder notre pays à la mer. On peut affirmer que la condition sine qua non pour la création d'une navigation fluviale en Suisse est avant tout l'ouverture à la navigation à l'aval de nos frontières, des cours d'eau qui nous donneront une communication à la mer.

Ces cours d'eau, on vous l'a rappelé l'autre jour, sont le Rhin qui doit prolonger le port de Rotterdam jusqu'à Bâle, le Rhône qui nous mettrait en communication avec la Méditerranée, nous permettant ainsi de nous approvisionner directement de céréales, sans qu'elles soient obligées d'aller de Marseille à Rotterdam par la mer, pour de là nous arriver par rails, le Tessin qui avec le Pô constitue une voie d'accès à l'Adriatique.

Je veux me borner à rappeler très brièvement ce qui vous a déjà été dit l'autre jour, à savoir que le Rhin est navigable jusqu'à Bâle, qu'avant la guerre, en 1913, il y avait déjà un trafic correspondant à cent mille tonnes dont le 35 % provenait de nos exportations.

Vous savez que le canton de Bâle-Ville, secondé financièrement par la Confédération, se propose de créer un port de virage et de garage au petit Huningue qui complètera les installations et les quais de déchargement existant actuellement sur la rive gauche du Rhin et qui permettra d'assurer à la ville de Bâle un trafic normal, intense et complet en ce qui concerne la navigation. J'espère que la semaine prochaine le Conseil national voudra bien adhérer à la décision du Conseil des Etats et prouver ainsi que la Confédération, par sa coopération financière, s'intéresse très vivement au projet que nos confédérés de Bâle-Ville ont étudié et à la réalisation duquel ils attachent ainsi que la Confédération une grande importance.

Je rappelle que le Rhône est navigable de Marseille à environ 50 kilomètres en amont de Lyon à un endroit qui s'appelle Sault Brenat. Il est sous-entendu qu'il faudrait contourner la ville de Lyon par un canal qui n'est pas encore fait; pour arriver au Léman, il y a plus de difficultés à surmonter. Evidemment la question de la perte du Rhône est un gros obstacle. Vous savez qu'on étudie la création d'un grand barrage à Génissiat qui exigera des travaux assez importants. Mais le

gouvernement français paraît s'en préoccuper actuellement très activement. Des études sérieuses ont été faites et nous avons tout lieu d'espérer qu'il n'y a rien là d'impossible et que la réalisation de ce problème de la navigation du Rhône jusqu'au lac Léman pourra s'effectuer dans un avenir pas trop éloigné.

Le Tessin est navigable du Lac Majeur au Pô pour des petites péniches de 30 tonnes. Déjà à l'heure actuelle, le lac Majeur est relié à Milan par le Tessin et le Naviglio Grande. C'est par là que les bois suisses arrivent sur les marchés italiens.

Voilà des considérations tout à fait sommaires que je tenais à présenter pour résumer la question des voies navigables.

Si nous examinons la question au point de vue de l'établissement des voies navigables en Suisse, je désire tout d'abord rendre hommage aux efforts de l'initiative privée. Je reconnais que l'initiative privée a beaucoup contribué à faire comprendre l'importance de cette question en Suisse. Vous me permettrez de vous rappeler les travaux importants de M. le conseiller national Gelpke qui est depuis longtemps un apôtre convaincu et j'ajoute très convaincant de la nécessité et de l'utilité de la navigation du Rhin.

Je veux rappeler également le concours que nous ont prêté le Comité de la navigation à Bâle, présidé par M. Werner Stauffacher, et le Comité du Nord-Est suisse à St-Gall, présidé par M. Vetsch.

Du côté du Rhône, je ne veux pas oublier le Comité franco-suisse du Haut Rhône qui a beaucoup travaillé et contribué à faire connaître la question, ainsi que les publications de M. James Valloton extrêmement utiles en cette matière.

Le département de l'intérieur de son côté a institué une commission permanente de l'économie hydraulique qui examine et discute toutes ces questions, une commission d'expertise pour les conditions techniques générales de l'aménagement du réseau. Ces deux commissions se réunissent régulièrement et poursuivent leurs études avec le plus grand soin et la plus grande attention.

Je veux mentionner aussi, et appeler votre attention sur les publications très importantes du Service des eaux du département de l'intérieur, dirigé par M. le professeur Collet, sur les forces hydrauliques de la Suisse et les Annales hydrographiques. Il y a là des sources de documents et des renseignements extrêmement précieux à consulter qui prouvent que le département de l'intérieur se préoccupe depuis longtemps de la question et ne l'a pas perdue de vue.

Comment se fera la liaison entre le Rhin et le Rhône? Nous prévoyons qu'elle se fera par l'Aar, par les lacs de Bienne et de Neuchâtel et le canal d'Entreroches pour aboutir au lac de Genève. Les études et les travaux sont extrêmement avancés dans cette direction.

Je veux vous rappeler très succinctement que si nous partons de Bâle pour aller jusqu'au confluent de l'Aar et du Rhin, il y a déjà actuellement trois usines hydroélectriques internationales très importantes, l'usine de Augst-Wihlen, celle de Rheinfelden et celle de Laufenburg. De l'extrémité du remous de l'usine de Rheinfelden au barrage de

l'usine de Laufenburg, il y a deux forces à concéder, celle de Säckingen et celle de Kyburg. Si on remonte l'Aar depuis Koblenz, on trouve la grande usine hydroélectrique de Beznau et les projets très importants du canton d'Argovie pour créer une usine à Brugg, les usines de Olten-Gösigen et de Wynau; enfin on pourra arriver à Soleure par l'établissement de l'usine de Wangen. De Soleure on arrive à Bienne par l'Aar, de Bienne à Yverdon par les lacs de Bienne et de Neuchâtel, ensuite à Genève par le canal d'Entre-roches.

Voilà l'ensemble des études faites et les moyens dont on dispose en Suisse pour arriver à un réseau de voies navigables aussi complet que possible. Il y a encore d'autres études faites. Ainsi entre Koblenz et le lac de Constance, les travaux à faire sont plus difficiles. Il y a cependant déjà en construction l'importante usine d'Eglisau. Il y aurait évidemment un peu à l'aval de Kaiserstuhl, si je ne fais erreur, des rapides à franchir. Mais actuellement on peut admettre, grâce aux progrès de la science et de la technique, que tous ces travaux sont réalisables.

Dans la Suisse centrale et du Nord-Est, on étudie différents projets en vue de relier les lacs de Lucerne et de Zoug par la Reuss, de relier les lacs de Zurich et de Wallenstadt par la Linth et la Limmat à l'Aar inférieur.

Tous ces projets pourront un jour ou l'autre être réalisés.

Dans le Tessin, on procède aux premières études d'un canal de navigation de Magadino à Biasca et à Bodio avec un port à Bellinzone.

Vous voyez que dans toute la Suisse ces questions sont étudiées avec le très vif désir d'arriver à une solution. J'estime par conséquent que nous pouvons aujourd'hui hardiment dire que les usines déjà concédées, les usines étudiées ou projetées prouvent que nous sommes prêts pour engager des conversations avec les Etats voisins et préparer des ententes internationales. Cette période de conversation avec les Etats voisins est ouverte. En ce qui concerne le Rhône, vous savez que la concession de l'usine de Chancy-Pougny a été accordée aussi bien par la France que par la Suisse. Il vient de se tenir à Genève tout récemment, il y a une quinzaine de jours, une conférence internationale entre délégués du gouvernement français et délégués du Conseil fédéral qui poursuivra ses études au mois de juillet. Cette conférence a examiné au point de vue technique les travaux faits dans le canton de Genève pour l'utilisation des forces hydrauliques; elle cherchera à se rendre compte en parcourant la Suisse des projets exécutés ou encore à l'étude maintenant, pour faciliter la navigation intérieure. La France, qui était restée plutôt indifférente pendant longtemps, comprend maintenant la nécessité de développer la navigation sur le Rhône et de faire tout son possible pour se raccorder avec la Suisse. Elle fait procéder actuellement à des travaux de sondage pour le barrage de Génissiat. Il y a un grand intérêt français, un non moins important pour la Suisse, puisque, s'il y a 840 kilomètres de Bâle à Rotterdam, il n'y en a que 550 de Genève à Marseille. Le parcours sera donc beaucoup moins

long de Genève à Marseille pour les transports concernant notre alimentation et tous les matériaux lourds qui pourraient être appelés à utiliser la voie fluviale. On a calculé qu'une tonne de céréales coûte actuellement de Rotterdam à Berne fr. 21. 80 de frais de transport, tandis que de Marseille à Genève, elle coûte fr. 13. 60. Si l'on pouvait utiliser la voie d'eau, les frais de transport seraient réduits à fr. 7. 40. Il y aurait un avantage considérable à utiliser la voie d'eau. Du reste, M. le rapporteur Chenux l'a démontré par des calculs très concluants, sur lesquels je ne veux pas revenir, afin de ne pas abuser de votre patience.

En ce qui concerne le Rhin, la question, ainsi que M. le conseiller national Wyrsh vient de l'exposer, est un peu plus compliquée. Il avait été prévu avant la guerre l'ouverture d'un grand concours international en vue d'étudier l'utilisation des forces hydrauliques sur le Rhin. Cette idée paraît aujourd'hui à peu près abandonnée et en Suisse nous soutenons ceci: c'est que les études faites en Suisse sont assez avancées pour qu'on puisse octroyer des concessions de force; elles peuvent être octroyées sans préjudice à la navigation moyennant entente avec le duché de Bade pour établir les principes généraux de navigation et régler en commun la double question de la navigation et de l'utilisation des forces hydrauliques. Ces deux questions ne doivent pas être séparées l'une de l'autre. Nous soutenons vis-à-vis de l'Allemagne que nous sommes en état maintenant de pouvoir octroyer des concessions entre Bâle et Schaffhouse dans la partie du Rhin limitrophe avec le duché de Bade, étant donné qu'il y a là une force de 500,000 chevaux à utiliser et que c'est par là qu'il faut commencer. Sur le parcours Strasbourg-Bâle, la Suisse soutient avec bon droit que l'établissement d'usines de force motrice et de canaux pour la navigation nuirait à la navigation sur le Rhin, surtout pendant la longue période de construction de ces usines. Nous soutenons aussi le point de vue que juridiquement le traité de Vienne interdit à l'Allemagne d'interrompre ou d'aggraver la libre navigation sur le Rhin par la construction d'usines.

M. Wyrsh vient d'exposer qu'on paraît chez nos voisins avoir une opinion un peu différente. On estime en particulier que ce qu'on appelle «la convention du Rhin de 1868» est valable seulement entre les Etats contractants et il est question d'organiser en ce moment-ci à Karlsruhe un office central chargé d'étudier toutes ces questions du point de vue purement allemand. En réponse à ces prétentions, il faut nous placer sur le terrain juridique. Il faut revoir de près les textes qui constituent la base sur laquelle la Suisse doit toujours s'appuyer pour maintenir les droits qu'elle estime devoir revendiquer. Ces droits résultent en tout premier lieu du traité de Paris du 30 mai 1814. Vous me permettez de relire l'article 5 de ce traité de Paris qui constitue une véritable oeuvre de paix internationale. Cet article 5 dit textuellement ceci:

«La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse

être interdite à personne et l'on s'occupera au futur congrès des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les Etats riverains de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations. Il sera examiné et décidé de même dans le futur congrès de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangères les unes aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents Etats.»

On ne peut pas être plus affirmatif que cet article 5 du traité de Paris du 30 mai 1814 et, je le répète, c'est là une belle oeuvre de concorde internationale dont les bases ont été fixées déjà alors.

Le 9 juin 1815, le Congrès de Vienne a fait un règlement international pour le Rhin et ses affluents et l'on vient de rappeler que les articles 108 et 115 de l'acte final du Congrès de Vienne règlent toute la question. Il est parfaitement vrai que la signature de la Suisse ne figure pas au pied de l'acte principal des traités de Paris et de Vienne, mais il ne faut jamais perdre de vue que le traité de Paris conclu par les grandes puissances ne l'a pas été seulement pour elles, mais encore pour le compte des Etats secondaires et notamment pour le compte de la Suisse. Les articles du traité de Vienne sont applicables à tous les Etats de l'Europe. L'accession de la Suisse résulte de sa déclaration du 20 mars 1815 et de la reconnaissance de l'accession de la Suisse par les puissances le 20 novembre 1815.

La question de droit est donc absolument claire; elle est très nettement tranchée soit par les traités de Paris, soit par le traité de Vienne. Il ne peut y avoir à cet égard aucun doute et c'est le terrain sur lequel la Suisse est décidée à rester d'une manière aussi ferme que possible. L'acte de navigation sur le Rhin de 1868 n'est au fond qu'un règlement de police et un règlement de police ne peut ni atténuer ni abroger les traités de Paris et de Vienne. Le fait que la Suisse n'est pas partie à l'acte de 1868 ne modifie en rien le droit qui résulte des traités. La Suisse a qualité d'Etat riverain. Bâle a toujours été désigné comme la limite supérieure du Rhin conventionnel, par conséquent la Suisse a son mot à dire, elle a le droit d'être entendue dans cette question de la navigation du Rhin. Outre la libre navigation, la Suisse a droit de prendre part aux arrangements entre les Etats riverains. Je vous demande la permission de lire ici quelques extraits d'un article très intéressant paru dans la «Gazette de Zurich» le 18 avril 1918, article qui est certainement dû à une plume compétente. Je me suis permis d'en traduire quelques-uns des passages qui concernent principalement l'objection qu'on fait en disant que la Suisse n'était pas partie à l'acte de 1868. Voici ce que dit la «Gazette de Zurich»:

«Les actes du Congrès de Vienne interdisent aux Etats riverains du fleuve international de mettre aucuns obstacles à la libre navigation. En outre, ils prescrivent à ces Etats de faire un règlement de police en s'inspirant des principes généraux posés par le Congrès. C'est ce qui a été fait pour le Rhin par l'acte de navigation de 1868.

Cette convention à laquelle ont participé les Etats riverains et les Pays-Bas et à laquelle la Suisse a incontestablement le droit d'adhérer en sa qualité d'Etat riverain, confirme expressément le principe unanimement reconnu de la libre navigation.

L'article premier pose le principe qu'aucun obstacle de quelque nature que ce soit ne peut être mis à la libre navigation.

L'article 30 précise qu'aucun moulin ou autre ouvrage ne peut faire obstacle au trafic.

En outre, par l'article 28 les Etats riverains se sont engagés, en exécution des principes posés par le Congrès de Vienne, à entretenir le fleuve en bon état pour la navigation. La technique démontre que la régularisation du fleuve est le meilleur moyen pour réaliser cette condition. Il est évident que les Etats riverains, ni isolément, ni ensemble, ne peuvent modifier les règles internationales qui imposent la libre navigation et que la convention de 1868 n'est qu'une ordonnance d'exécution de nature générale. La libre utilisation du Rhin est garantie, non seulement aux Etats riverains, mais à tout le monde. C'est ainsi que jusqu'à la guerre, des navires d'autres pays, tels que des anglais ou des suédois, par exemple, ont librement navigué sur le Rhin.

La Suisse en particulier, sur le territoire de laquelle le fleuve pénètre, est fondée à réclamer le maintien de l'état de choses garanti par les traités dans l'intérêt du développement du trafic.»

Tel est le très intéressant commentaire de la «Gazette de Zurich» du 18 avril 1918. On ne pourrait établir d'une manière plus positive les droits de la Suisse tels que nous les comprenons.

Le Conseil fédéral a reçu tout récemment à la date du 5 juin de la part du Comité de la navigation du Nord-Est à St-Gall ainsi que du Comité de Bâle une lettre attirant sa très sérieuse attention sur les études et les travaux projetés en Allemagne, travaux dont M. le conseiller national Wyrsh vient de vous donner une idée et un aperçu d'après ce qui a été dit au Reichstag.

Je puis répondre à cela que le département politique, d'accord avec le département de l'intérieur, a envoyé une note au grand duché de Bade, en date du 18 avril 1918. La conversation est donc engagée. Dans cette note, nous prions le grand duché de Bade ainsi que le gouvernement d'Alsace de n'entreprendre aucun travail entre Bâle et Strasbourg sans que la Suisse ait été prévenue et sans que la Suisse puisse faire valoir ses droits d'Etat riverain. Nous estimons, Messieurs, que c'est la base sur laquelle nous devons nous tenir et de même que nous avons commencé à engager des négociations avec la France en ce qui concerne le Rhône, nous engageons maintenant une conversation avec le grand duché de Bade pour maintenir les droits de la Suisse que nous sommes fermement décidés à défendre jusqu'au bout. Nous avons le droit d'exiger que la Suisse soit entendue et qu'aucun travail ne puisse être fait sur le Rhin sans que nous ayons été consultés, prévenus ou entendus.

J'arrive à la fin du très court rapport que je voulais présenter. Les considérations générales ont

été développées d'une manière extrêmement complète par les orateurs qui ont déjà pris la parole. La conclusion que je veux simplement tirer de ces explications, c'est que nous sommes en face d'une perspective d'avenir très brillante, peut-être très coûteuse pour la Suisse, mais d'un intérêt très considérable pour son développement commercial et son indépendance économique. Le département fédéral de l'intérieur et le Conseil fédéral ont cette confiance que le peuple suisse, le moment venu, saura s'imposer les sacrifices nécessaires pour réaliser un programme qui est destiné, en se basant sur les garanties accordées à la Suisse, à réaliser pour notre pays un progrès économique politique et commercial de toute première importance. En tout cas je puis vous donner l'assurance que le département de l'intérieur continuera à vouer à ces questions la plus grande attention et que toute son activité et tous ses soins tendront à amener la réalisation des vœux que nous formons tous pour la navigation fluviale interne et internationale. (Bravos.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici le débat est interrompu.)

**Sitzung vom 11. Juni 1918,  
vormittags 8 Uhr.**

*Séance du 11 juin 1918, à 8 heures  
du matin.*

Vorsitz: }  
Présidence: } Mr. Calame.

**809. Revision der B. V. (Gesetzgebung über die  
Schiffahrt).**

*Revision de la C. F. (Législation sur la navigation).*

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 173 hiervor. — Voir page 173 ci-devant.)

**M. de Rabours:** Les discours que vous avez entendus hier, soit de la bouche de M. le conseiller national Wyrsh, soit de la bouche de M. le conseiller fédéral Ador, nous ont démontré l'importance du sujet que nous traitons. L'attention que vous avez prêtée à la discussion en est un témoignage. Cette importance procède de cette circonstance, déjà pressentie par nous, que notre politique fluviale à venir se heurtera certainement à des difficultés. Ces difficultés ont déjà même commencé de naître. Or, au moment où les Chambres fédérales vont donner au gouvernement une nouvelle compétence qui doit, dans la pensée de tous, être la source d'un progrès économique, il est intéressant de revoir les différentes phases par les-

quelles est passé le droit international, de considérer aussi le côté économique que le sujet présente et les principes qui devront dominer notre politique fluviale laquelle sera en fonction de celle que nos voisins ont déjà commencé de conduire.

On vous l'a dit, Messieurs, il y a quelques semaines, il y a quelques mois tout au plus, nous avons assisté à une sorte de campagne, si l'on peut ainsi parler, car le mot n'est pas trop gros, une campagne qui tendait à démontrer que nos droits à la libre navigation sur le Rhin n'étaient point entiers, n'étaient point parfaits, qu'ils étaient frappés de péremption ou de restrictions et de restrictions telles qu'ils en pourraient même être anéantis. Il y a quelques mois, j'avais été frappé, lors de la parution d'un ouvrage portant le titre: «Le Rhin libre», du fait qu'un prétendu Suisse — l'on a appris plus tard qu'il était étranger à notre pays — s'était donné pour tâche de démontrer en larmoyant, au cours de 268 pages, que nous étions privés du droit de navigation sur le Rhin. La navigation du Rhin, disait l'auteur, n'était pas libre pour la Suisse. D'autre part, il y a quelques semaines, et M. le conseiller national Wyrsh y a fait allusion dans son discours d'hier, un député nationaliste, M. Guggelmeier, disait au Reichstag ce qui suit: «La Suisse voit dans notre intention d'utiliser le Haut-Rhin pour la production de la force motrice un préjudice causé à la navigation sur le Rhin» . . . et il ajoutait: «Dans tous les cas, nous ne pouvons pas renoncer à l'utilisation de la force hydraulique nationale à Strasbourg», et terminait de façon assez inattendue en posant la question suivante: «La Suisse peut-elle se référer à des actes concernant la navigation sur le Rhin? A quoi le secrétaire d'Etat von Stein répondait en substance:

«La Suisse ne peut se prévaloir d'aucun droit sur la base des actes concernant la navigation sur le Rhin.»

On affirme donc sans ambage que la Suisse ne peut se prévaloir d'aucun acte, tandis que dans les discours prononcés hier, vous avez entendu au contraire que nous pouvions invoquer des textes et dispositions positives de certains actes connus. Mais il y a plus; la presse d'outre-Rhin a publié, il y a deux ou trois mois, et en particulier dans les «Neueste Münchner Nachrichten», un article disant qu'actuellement le peuple suisse commence à s'intéresser à ces questions (il y a même longtemps qu'il s'y intéresse): «Il y a naturellement deux partis», dit l'article, «ceux qui préconisent la canalisation rapide du Rhône, d'autres, les Alémaniques, qui penchent pour la voie Rhénane. Les circonstances naturelles semblent orienter le commerce suisse vers le Nord; toutefois, il ne faudrait pas que l'Allemagne restât les bras croisés, il faut suivre le courant de près et ne pas se laisser devancer par le projet déjà mûr des Suisses romands. Toute amélioration de notre réseau renforce les liens germano-suisse.»

Je crois pouvoir dire ici, et c'est l'opinion que l'on professe à Genève, qu'il n'y a pas eu jusqu'ici, et je compte bien qu'il n'y aura pas, deux politiques fluviales en Suisse. Il n'y a pas de projet suisse romand, il n'y a qu'un projet, le projet suisse, celui de la réunion du Rhône au Rhin, du Rhin libre et du Rhône navigable assu-

**Revision der B.-V. (Gesetzgebung über die Schifffahrt).**

**Révision de la C. F. (Législation sur la navigation).**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1918
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	809
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1918 - 17:00
Date	
Data	
Seite	173-180
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 592

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.



été développées d'une manière extrêmement complète par les orateurs qui ont déjà pris la parole. La conclusion que je veux simplement tirer de ces explications, c'est que nous sommes en face d'une perspective d'avenir très brillante, peut-être très coûteuse pour la Suisse, mais d'un intérêt très considérable pour son développement commercial et son indépendance économique. Le département fédéral de l'intérieur et le Conseil fédéral ont cette confiance que le peuple suisse, le moment venu, saura s'imposer les sacrifices nécessaires pour réaliser un programme qui est destiné, en se basant sur les garanties accordées à la Suisse, à réaliser pour notre pays un progrès économique politique et commercial de toute première importance. En tout cas je puis vous donner l'assurance que le département de l'intérieur continuera à vouer à ces questions la plus grande attention et que toute son activité et tous ses soins tendront à amener la réalisation des vœux que nous formons tous pour la navigation fluviale interne et internationale. (Bravos.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici le débat est interrompu.)

**Sitzung vom 11. Juni 1918,  
vormittags 8 Uhr.**

*Séance du 11 juin 1918, à 8 heures  
du matin.*

Vorsitz: }  
Présidence: } Mr. Calame.

**809. Revision der B. V. (Gesetzgebung über die  
Schiffahrt).**

*Revision de la C. F. (Législation sur la navigation).*

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 173 hiervor. — Voir page 173 ci-devant.)

**M. de Rabours:** Les discours que vous avez entendus hier, soit de la bouche de M. le conseiller national Wyrsh, soit de la bouche de M. le conseiller fédéral Ador, nous ont démontré l'importance du sujet que nous traitons. L'attention que vous avez prêtée à la discussion en est un témoignage. Cette importance procède de cette circonstance, déjà pressentie par nous, que notre politique fluviale à venir se heurtera certainement à des difficultés. Ces difficultés ont déjà même commencé de naître. Or, au moment où les Chambres fédérales vont donner au gouvernement une nouvelle compétence qui doit, dans la pensée de tous, être la source d'un progrès économique, il est intéressant de revoir les différentes phases par les-

quelles est passé le droit international, de considérer aussi le côté économique que le sujet présente et les principes qui devront dominer notre politique fluviale laquelle sera en fonction de celle que nos voisins ont déjà commencé de conduire.

On vous l'a dit, Messieurs, il y a quelques semaines, il y a quelques mois tout au plus, nous avons assisté à une sorte de campagne, si l'on peut ainsi parler, car le mot n'est pas trop gros, une campagne qui tendait à démontrer que nos droits à la libre navigation sur le Rhin n'étaient point entiers, n'étaient point parfaits, qu'ils étaient frappés de péremption ou de restrictions et de restrictions telles qu'ils en pourraient même être anéantis. Il y a quelques mois, j'avais été frappé, lors de la parution d'un ouvrage portant le titre: «Le Rhin libre», du fait qu'un prétendu Suisse — l'on a appris plus tard qu'il était étranger à notre pays — s'était donné pour tâche de démontrer en larmoyant, au cours de 268 pages, que nous étions privés du droit de navigation sur le Rhin. La navigation du Rhin, disait l'auteur, n'était pas libre pour la Suisse. D'autre part, il y a quelques semaines, et M. le conseiller national Wyrsh y a fait allusion dans son discours d'hier, un député nationaliste, M. Guggelmeier, disait au Reichstag ce qui suit: «La Suisse voit dans notre intention d'utiliser le Haut-Rhin pour la production de la force motrice un préjudice causé à la navigation sur le Rhin» . . . et il ajoutait: «Dans tous les cas, nous ne pouvons pas renoncer à l'utilisation de la force hydraulique nationale à Strasbourg», et terminait de façon assez inattendue en posant la question suivante: «La Suisse peut-elle se référer à des actes concernant la navigation sur le Rhin? A quoi le secrétaire d'Etat von Stein répondait en substance:

«La Suisse ne peut se prévaloir d'aucun droit sur la base des actes concernant la navigation sur le Rhin.»

On affirme donc sans ambage que la Suisse ne peut se prévaloir d'aucun acte, tandis que dans les discours prononcés hier, vous avez entendu au contraire que nous pouvions invoquer des textes et dispositions positives de certains actes connus. Mais il y a plus; la presse d'outre-Rhin a publié, il y a deux ou trois mois, et en particulier dans les «Neueste Münchner Nachrichten», un article disant qu'actuellement le peuple suisse commence à s'intéresser à ces questions (il y a même longtemps qu'il s'y intéresse): «Il y a naturellement deux partis», dit l'article, «ceux qui préconisent la canalisation rapide du Rhône, d'autres, les Alémaniques, qui penchent pour la voie Rhénane. Les circonstances naturelles semblent orienter le commerce suisse vers le Nord; toutefois, il ne faudrait pas que l'Allemagne restât les bras croisés, il faut suivre le courant de près et ne pas se laisser devancer par le projet déjà mûr des Suisses romands. Toute amélioration de notre réseau renforce les liens germano-suisse.»

Je crois pouvoir dire ici, et c'est l'opinion que l'on professe à Genève, qu'il n'y a pas eu jusqu'ici, et je compte bien qu'il n'y aura pas, deux politiques fluviales en Suisse. Il n'y a pas de projet suisse romand, il n'y a qu'un projet, le projet suisse, celui de la réunion du Rhône au Rhin, du Rhin libre et du Rhône navigable assu-

rant la liaison de Genève à Marseille et une sortie de la Suisse sur la Méditerranée. C'est un programme sur lequel nous pouvons tous nous unir. Il est bon d'affirmer aujourd'hui ce fait central et capital de l'harmonie de nos projets et de l'unité de notre politique fluviale future. Nous pouvons donc répondre à ces organes d'outre-Rhin qu'il n'y a qu'un projet, le projet suisse qui est aussi bien celui des Romands que des Suisses allemands.

Je ne veux pas revenir longuement sur la question de droit. Je voudrais néanmoins opposer à l'opinion du secrétaire d'Etat von Stein celle d'un certain nombre d'hommes d'Etat, de diplomates allemands. Tout d'abord celle du négociateur du traité de Vienne, le baron de Humboldt. Le baron de Humboldt est considéré par Bluntschli comme le protagoniste et le véritable auteur du progrès réalisé par le droit international en matière de liberté de navigation fluviale. Bluntschli dit précisément que c'est à Guillaume de Humboldt représentant la Prusse que le droit international et la liberté de commerce doivent d'avoir fait un pas en avant. «Les fleuves», ajoutait-il en substance, «ont été ouverts en réalité à tous les pavillons, à la suite de cette intervention du ministre de Guillaume III. En outre, dans un ouvrage paru à Berlin en 1851, ne prête-t-on pas au baron, ministre von Stein (est-ce un ancêtre du secrétaire d'Etat actuel?) l'opinion que l'article 5 du traité de Paris de 1814 avait ouvert la navigation des fleuves à tous les pavillons et que cela constituait un progrès marqué dans le domaine du droit international.

D'autre part, indépendamment du baron de Humboldt et du baron von Stein, un diplomate bavarois qui représentait la Bavière auprès de la communauté danubienne en 1857, M. de Daxenberger faisait, en un mémoire, l'exégèse des dispositions de l'article 5 du traité de Paris et des propositions de M. de Humboldt pour en tirer des conclusions favorables au principe de la liberté de navigation, ajoutant même que ce principe était d'ordre public. Vous savez sans doute, Messieurs, que c'est un des éléments les plus importants de la question, tranchée par le traité de Paris du 30 mars 1856, c'est-à-dire par le troisième traité de Paris. Un premier traité, celui de 1804, qui paraît être le premier code des libertés de la navigation fluviale, avait réglé complètement la question. Le traité de 1814, celui dont l'article 5 a été cité par les orateurs qui m'ont précédé est tout inspiré des maximes générales admises dix ans plus tôt. Quant au troisième traité de Paris, du 30 mars 1856, qui règle la question du Danube, il contient des dispositions d'ordre général, sous l'égide desquelles nous pourrions nous placer si nous n'étions pas déjà protégés par un certain nombre d'autres dispositions: Voici ce qui est dit dans cet article: «Elles (les puissances) déclarent que cette disposition (c'est-à-dire la liberté de navigation) fait désormais partie du droit public de l'Europe et la prennent sous leur garantie.» C'est par ailleurs sous l'égide de ce principe que le conflit né en 1879 entre l'Allemagne et la Russie à propos du Niémen, fut réglé. Dans ces conditions il semble que nos droits sont déjà bien dessinés et fixés. Mais pour apprécier exactement la portée du principe qui les protège, il faut

savoir de quelles longues discussions celui-ci est né. M. Wyrsch disait l'autre jour, ou hier soir, que le premier document en cette matière était constitué par les capitulaires de Charles VI. On peut remonter encore plus haut, non pas jusqu'au déluge, mais jusqu'aux Institutes de Justinien qui assimilaient l'eau courante à l'air et à la mer et qui prescrivaient que celle-ci n'était la chose de personne parce que la chose de tout le monde. Plus tard ce furent à ce sujet de longues discussions. C'est l'histoire du Rhin tout entière que l'on pourrait raconter ici. Il n'est peut-être pas inutile d'en rappeler certains chapitres en face du mouvement de réaction auquel nous assistons. Nous avons aussi, pour nous former une opinion, toute la relation des longs efforts des navigateurs vers la liberté. Au traité de Westphalie des essais furent tentés, il est vrai, soit à Münster, soit à Osna-brück, dans le but de donner plus de liberté aux navigateurs du Rhin, mais sans grand succès, car les Provinces-Unies obtinrent que les bouches de l'Escaut fussent fermées. Vous savez aussi combien d'entraves embarrassaient le cours des eaux. En France même les canaux, les fleuves étaient souvent traversés par des chaînes. Au bord du Rhin c'étaient de hauts barons, de puissants seigneurs qui surveillaient le fleuve du haut de leurs donjons et qui accablaient les bateliers, par l'intermédiaire de leurs péagers, du poids, de nombreuses fiscalités. Cela n'inspire-t-il pas quelque ironique comparaison? Les barons de l'industrie du 20<sup>e</sup> siècle du haut de leurs usines viendraient-ils recommencer les exploits des barons féodaux d'autrefois? Nous voulons espérer qu'il n'en sera rien car il faut précisément que la navigation fluviale soit libre de ces écluses que certains projets, on pourrait dire, inutilement vexatoires, ont prévues. Au cours du 18<sup>e</sup> siècle, vous vous souvenez de ce que furent les luttes d'influence que se livrèrent entre elles les villes de Cologne, Mannheim, Strasbourg et Mayence et, en dernier lieu, aussi, à peu près vers le milieu du siècle, celle qui exista entre Bâle et Strasbourg. La première convention, je ne dis pas que l'on connaisse, mais que je connaisse, est celle de 1750 conclue entre Bâle et Strasbourg. La question à résoudre était fort difficile vu les prétentions de la ville de l'aval, puisque Bâle ne put même obtenir une navigation entièrement libre au point de vue commercial et qu'elle dut s'engager à ne pas importer des marchandises de provenance étrangère en remontant le Rhin.

On était alors de nouveau très loin de l'observation des grands principes de liberté fluviale. C'est à l'occasion du mouvement révolutionnaire en France que, mû par un de ses élans de générosité, dont ces temps furent si féconds, c'est à cette occasion, dis-je, que le Conseil exécutif provisoire avait proclamé le grand principe qui fut à la base de toutes les conventions futures: «Les gênes et les entraves en matière de navigation fluviale», disait le registre des délibérations du Conseil exécutif, «sont directement contraires aux principes fondamentaux du droit naturel que tous les Français ont juré de maintenir.»

C'était ouvrir l'ère des franchises fluviales, et préparer l'oeuvre qui se continua lors des négocia-

tions qui précéderent les traités de Lunéville et de Rastadt et qui déterminèrent la ligne de conduite de la députation extraordinaire de l'Empire à Ratisbonne.

En effet, c'est en 1802 que les délégués extraordinaires réunis à Ratisbonne approuvèrent complètement le principe posé en 1798, et donnèrent à l'archichancelier de la diète des pleins pouvoirs pour les représenter à Paris, en 1804. Vous voyez quels efforts furent faits à cette époque déjà. Mais le régime napoléonien tendait à mettre à néant ce grand principe victorieux et il fallut recommencer au cours des délibérations qui précédèrent la conclusion des traités de Paris et de Vienne à discuter pour arriver enfin à consacrer à nouveau des principes dont aujourd'hui, peut-être à la suite d'un malentendu, peut-être encore à la suite d'études insuffisantes, on vient contester l'existence et dont on veut par là arracher le légitime bénéfice à la Suisse. Ce bénéfice, vous le comprenez aisément, la Suisse entend le réaliser pleinement. Il est vrai qu'après avoir adopté ces principes en 1815, la Prusse en a peut-être un peu regretté les conséquences, a cherché à en limiter l'étendue par des restrictions que M. le conseiller fédéral Ador appelait avec justesse hier des réglementations de police. C'est ainsi qu'on a admis à Mannheim, en 1868, que seuls les pilotes ayant vécu pendant trois ans au bord du Rhin et offrant des preuves de capacités, attestées après examen, par une commission spéciale, seraient admis à conduire des bateaux. C'est après avoir suivi une procédure compliquée à plaisir, que seuls ces pilotes sont et seraient autorisés à naviguer sur le Rhin. Vous voyez donc qu'on a éliminé ainsi un bon nombre de bateliers et que l'on a cherché à nationaliser la batellerie dont la direction et l'organisation furent concentrées sous la tutelle effective de l'Allemagne.

A cette occasion, permettez-moi de bien marquer que la politique de nos voisins du Nord tend évidemment à faire du Rhin, un fleuve allemand. C'était même ce qui avait inspiré certaines paroles prophétiques, si l'on peut dire de celui qui fut peut-être le plus grand orateur de la révolution, Mirabeau. Celui-ci avait perçu combien la question du Rhin dominait la politique européenne. La solution donnée à la question du Rhin, en effet, peut influencer sur toute notre vie nationale. Nous avons donc le droit de rechercher dans l'inspiration de ceux qui ont entrevu le rôle que jouerait ce grand fleuve au cours des luttes futures de l'Europe, des règles directrices de notre politique. Mirabeau écrivait en 1777, sauf erreur, dans son ouvrage sur la monarchie prussienne en parlant du Rhin, que si jamais, par un remaniement de territoires, la Prusse touchait ce fleuve, elle deviendrait naturellement l'adversaire le plus dangereux de la France, et que ce jour-là l'alliance de la France avec l'Angleterre serait indiquée, car la Prusse menacerait l'équilibre européen en réalisant, au préjudice du Habsbourg, l'empire allemand.

Les événements semblent se concerter parfois pour donner raison à ceux dont les visions, à certains moments, peuvent paraître étranges ou extraordinaires. Mais les réalités que nous vivons, ne sont-elles pas plus extraordinaires que les rêves

les plus fous qui ont été faits? Enfin permettez-moi d'observer sur ce premier point que le Rhin a été en réalité l'instrument par lequel les hommes ont été conduits à revendiquer en Europe leurs premières franchises fluviales et à créer la première législation internationale de navigation fluviale.

Ces mêmes principes furent discutés aussi lorsque les Etats-Unis eurent à liquider un conflit de même nature avec l'Espagne relativement à la libre navigation à l'embouchure du Mississipi. A cette occasion c'est encore le principe de la liberté qui fut victorieux et consacré en 1795 par le traité de San Lorenzo-el Real. Plus tard, lorsqu'en 1826 surgit le conflit qui divisa les Etats-Unis d'avec l'Angleterre à propos du St-Laurent, c'est encore Gallatin, ministre des Etats-Unis, qui écrivait au ministre anglais Clay, une lettre qu'il n'est pas inutile de relire actuellement. Il disait en élevant cette idée jusqu'à la hauteur des principes de la religion: «Les règlements fluviaux du Congrès de Vienne et d'autres stipulations semblables, doivent être considérés comme un hommage que l'homme rend au grand législateur de l'Univers, en affranchissant ses oeuvres des entraves que l'arbitraire leur a trop souvent inspiré.»

Des idées de même essence dominèrent les négociateurs qui liquidèrent en 1851 un différend entre le Pérou et le Brésil au sujet de la navigation sur l'Amazone. L'année suivante un autre conflit qui opposait l'Etat de Buenos-Ayres au Paraguay à propos de la navigation sur le Rio de la Plata fut aussi aplani en vertu des mêmes normes.

Voilà le point où on était arrivé. Le point de départ avait été la contestation soulevée au sujet de la propriété de la mer. J'en ai parlé tout à l'heure et ne rappelle que pour mémoire les traités neutralisant la mer Noire et le rejet des prétentions de la Turquie qui prétendait à la propriété de la mer Rouge. Le fleuve étant considéré comme un prolongement de la mer vers les terres, les règles relatives à la mer devaient nécessairement leur être appliquées. Dans les différents traités précités, les parties contractantes, sauf dans le cas où elles sont garantes pour des motifs d'ordre public, ont toujours stipulé pour autrui, elles ont toujours employé des termes généraux et des formules très compréhensives parlant de l'égalité des pavillons de tous les riverains et non pas seulement de l'égalité des pavillons des signataires. Or, puisque les signataires s'exprimaient d'une façon si générale, c'est qu'ils voulaient poser des principes nets et clairs d'ordre public. Lorsqu'on relit les hommages et les témoignages rendus à la mémoire de Humboldt, plénipotentiaire prussien, pour son attitude lors des négociations qui ont précédé l'adoption des articles 108 et 109 du traité de Vienne, lorsqu'on se souvient qu'il est imputé à gloire à ce diplomate d'avoir fait faire un grand pas en avant à la navigation fluviale en proclamant le principe de la liberté de cette navigation, on peut se demander si le secrétaire d'Etat von Stein a été bien inspiré au Reichstag en répondant comme il l'a fait à une question déjà tranchée par des juristes et des hommes d'Etat allemands. Pour nous, nous constatons que les représentants

officiels de divers Etats allemands, en diverses circonstances, ont soutenu et fait triompher des thèses dans le sens même des idées dont nous nous réclamons aujourd'hui.

Je ne veux pas lasser votre patience en parlant d'une question qui cependant a une très grande importance. Il me sera simplement permis de vous demander encore quelques instants d'attention pour vous dire ce que nous pensons, nous autres, à Genève (nous sommes députés de Genève et nous pouvons vous faire cette confiance) de ce que nous pensons de l'ensemble du programme à l'exécution duquel nous nous sommes attachés depuis quelques années déjà. Nous pensons que pour que notre pays vive, comme pour tout autre organisme, il faut qu'il puisse respirer par deux poumons: Il doit pouvoir respirer le vent âpre de la mer du Nord et de l'autre côté l'air parfumé de mimosas de la Méditerranée. Il faut pour assurer notre vie économique, et je dirai aussi notre vie politique, que nous puissions communiquer avec les deux mers, la mer du Nord et la Méditerranée. Mais il y a là encore un autre motif. Vous connaissez les projets grandioses actuellement en voie d'exécution. Vous savez qu'on est en train, en Allemagne, de réunir le Rhin au Danube par le Main et par un grand canal. On a, dans ce but, au mois de février 1916, à Nuremberg, voté une somme de 600,000,000 de marks. Cet ouvrage remplacera le canal Ludwig dont le gabarit est médiocre; il formera une ligne d'eau pour la grande navigation; des trains de chalands pourront s'acheminer de Rotterdam à Constanza, de Brême et de la mer du Nord à l'embouchure du Danube et à la mer Noire. Eh bien, il est absolument clair que ce projet, s'il est exécuté, et pour ma part je crois qu'il sera exécuté, sera une des très grandes oeuvres que les humains auront accompli si l'on en excepte le percement des isthmes de Suez et de Panama. On créera à travers les empires centraux une sorte de mer artificielle intérieure. Or, si nous n'étions reliés par le Rhin qu'à ce seul système fluvial, nous deviendrions une dépendance fluviale et économique du pays qui dominerait cette voie d'eau artificielle, notre économie fluviale serait donc entièrement dépendante forcément de ce seul grand et immense canal. Genève deviendrait, le canal d'Enteroche une fois creusé, le cul de sac de la navigation en Suisse. La Suisse n'offrirait que des darses des ports du Nord au lieu d'être le dock central de l'Europe.

Dans ces conditions, notre intérêt le plus grand, l'intérêt de tous, l'intérêt de ceux qui veulent le Rhin libre comme de ceux qui veulent le Rhône navigable, est de s'unir, de conjuguer leurs efforts et d'opposer à cette ligne fluviale ouest-est qui irait à travers l'Europe moyenne de la mer du Nord à la mer Noire, une ligne fluviale nord-sud, Rotterdam-Marseille. C'est en un point de cet axe que doit se fixer le centre de gravité de nos intérêts économiques.

Et vous sentez bien, lorsque nous constatons les difficultés que vous savez, vous sentez bien qu'il serait avantageux pour nous de voir le charbon de St-Etienne concurrencer celui de la Ruhr, vous sentez bien qu'il serait avantageux aussi de transporter des matières pondéreuses par ces routes

qui marchent, par la voie navigable, et vous sentez bien enfin que nous serions, par là, délivrés des monopoles auxquels certains pays pourraient prétendre chez nous à cause de notre position géographique.

Vous avez entendu dire combien actuellement étaient poussés et déjà étudiés les projets du Rhône. Des discussions ont lieu encore à ce sujet, il est vrai, mais pour notre part, nous avons le sentiment que la navigation fluviale une fois réalisée selon le plan d'une politique vraiment nationale pourra être un instrument de libération politique et économique — c'est ce que nous voulons — cependant si malgré tous nos espoirs, le Rhône n'était pas rendu navigable à bref délai et si notre politique n'était pas dirigée par une volonté énergique d'aider à créer l'axe fluvial nord-sud, l'effort que nous entreprenons pourrait au contraire engendrer pour notre pays des périls très grands, et la navigation pourrait devenir, ce qu'à Dieu ne plaise, un instrument d'asservissement. Que l'on s'en souvienne toujours et que l'on agisse en conséquence!

**Gelpke**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Aus den Ausführungen der Herren Bundesrat Ador, Nationalrat Wyrsh und de Rabours geht hervor, dass die Ausführung eines schweizerischen Binnenschiffahrtsnetzes die internationale Regelung der schiffahrtsrechtlichen Verhältnisse auf den grossen Strömen des Kontinents zur Voraussetzung hat.

Hiebei handelt es sich, namentlich was die staatsrechtlichen Unterlagen der Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein anbelangt, nicht um Aufgaben, die erst in den kommenden Jahren der Lösung entgegenreifen, sondern im Gegenteil; wir befinden uns mitten drin in der Entwicklung der Angelegenheit, und es wird sich in allernächster Zeit definitiv entscheiden müssen, ob die Ansprüche der Schweiz an eine unabhängige freie Ausfallwasserstrasse von der Schweiz nach dem Meere Unterstützung finden oder nicht. Es handelt sich hierbei um das wichtigste verkehrspolitische Problem, das jemals in unserem Lande gestellt worden war. Sie werden es deshalb dem Sprechenden nicht verargen, wenn er noch einmal kurz auf die staatsrechtlichen Unterlagen die Schifffahrt betreffend zurückkommt und gleichzeitig noch einige Gedanken daran anknüpft, auf welche Weise heute diesen Bestimmungen in Hinsicht auf die Freiheit der Schifffahrt praktisch Geltung verschafft werden kann.

Es genügt nicht, wenn man sich mit der formalrechtlichen Seite der Schifffahrtsfrage befasst; auch die daraus resultierenden praktischen Folgerungen sind mit zu berücksichtigen.

Zunächst wird man sich die Frage stellen: Gelten die in der revidierten Rheinschifffahrtsakte niedergelegten Grundsätze heute noch; wird den in dieser Akte niedergelegten Forderungen in Hinsicht auf die Freiheit der Schifffahrt, in bezug auf die Beseitigung der Stromhindernisse und der Verbesserung des Fahrwassers durch das Mittel der Stromregulierung heute noch nachgelebt?

Die Beantwortung dieser Frage wird vor allem durch das Studium der Schifffahrtsverhältnisse auf

ändern dem Verkehr erschlossenen internationalen Strömen, wie auf der Elbe und der Donau, erleichtert. Wie die Schweiz, so ist auch Oesterreich (Böhmen) der oberste Anliegerstaat an einer durch internationale Verträge geregelten natürlichen Schiffahrtsstrasse, der Elbe, auf welcher der freie Verkehr vom Meer, d. h. von Hamburg, bis zur Grenze der natürlichen Schiffbarkeit des Stromes, bis zur Vereinigungsstelle der Moldau mit der Elbe, gewährleistet ist. Auf Grund der sogenannten Elbschiffahrtsakte wird der Schifffahrt bis nach Böhmen hinein keinerlei Hindernis in den Weg gelegt. Interessant ist hiebei die Feststellung der Tatsache, dass sich anlässlich der Debatten über die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf den deutschen Strömen noch vor wenigen Jahren Oesterreich-Ungarn mit Erfolg gegen die Einführung von Schiffahrtsabgaben auf Grund der Elbschiffahrtsakte ausgesprochen hat.

In ähnlicher Situation wie Oesterreich befindet sich Bayern. Bayern ist der oberste Anliegerstaat an der bis Regensburg hinauf 2432 Kilometer langen schiffbaren Donau, welche Stadt den nördlichsten Endhafen an der Donau darstellt. Bayern besitzt als oberster Anliegerstaat innerhalb seines Hoheitsgebietes einen Stromabschnitt zwischen Regensburg und Passau von rund 123 Kilometern Länge. Von ausserordentlicher Tragweite für unsere Bestrebungen am Rhein sind nun die in der letzten Zeit stattgefundenen Kundgebungen in Bayern und in Oesterreich zur Wahrung der freien, hindernislosen Schifffahrt auf der Donau, im besondern in Würdigung der in der Rheinschiffahrtsakte niedergelegten Grundsätze. Auf diese Kundgebungen kurz zurückzukommen, erachte ich unter den gegebenen Umständen als äusserst wünschenswert.

An der am 13. Februar 1917 in Nürnberg abgehaltenen Tagung der bayrischen Städte wurde folgende Forderung aufgestellt: «Für den Friedensvertrag ist zu verlangen, dass er die Freiheit der Schifffahrt auf der Donau auf eine sicherere, rechtliche und tatsächliche Grundlage stelle als bisher.» Der Zentralverein für Fluss- und Kanalschifffahrt in Oesterreich hatte im Frühjahr 1916 folgende Beschlüsse gefasst: «Die Freiheit der Schifffahrt, die dauernde Erhaltung der Flussstrecke sowie die Abgabefreiheit auf der Donau von Regensburg bis zur Mündung in das Schwarze Meer ist sicherzustellen. Sollten an der Donau an irgend einer Stelle Wasserkraftanlagen erstellt werden, so sind diese Unternehmungen zu verpflichten, neben den Staufufen Schleppzugschleusen in entsprechenden Abmessungen einzubauen. Für die Benützung dieser Schifffahrtsanlagen darf keine Gebühr erhoben werden.»

An der Budapester Donaukonferenz vom 4. September 1917 wurde folgende Resolution angenommen: «Wasserbauten und Kraftanlagen dürfen die Schiffbarkeit des Stromes nicht gefährden. Der Grundsatz der freien Schifffahrt auf der Donau ist auch für die Zukunft aufrecht zu erhalten und möglichst auszugestalten. Vorbild bei der Regelung der Fragen des öffentlichen Rechtes der Donau soll die Rheinschiffahrtsakte sein. Auf Grund der freien Schifffahrt auf der Donau ist durch die Vertreter der Regierungen der Uferstaaten sobald als möglich ein Staatsvertrag über die Donauschifffahrt

auszuarbeiten.» An der Konferenz der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine in Budapest vom 11. Dezember 1916 wurde folgender Leitsatz angenommen: «Der Grundsatz der freien Schifffahrt auf der Donau ist für die Zukunft aufrecht zu erhalten.» Alle diese Kundgebungen der neuesten Zeit in bezug auf eine einheitliche staatsrechtliche Regelung der Donauschifffahrt stützen sich somit sowohl auf die in der Wiener Kongressakte niedergelegten Bestimmungen wie auch auf die revidierte Rheinschiffahrtsakte.

Wenn Bayern mit vollem Rechte als oberster Anlieger der Donau die Verkehrsfreiheit auf diesem Strome fordert, und dieser Anspruch von niemand bestritten wird, so ist nicht abzusehen, weshalb die Schweiz als oberster Anlieger des schiffbaren Rheines nicht dieselben Rechtsansprüche geltend machen dürfe. Sie ersehen daraus, welche Bedeutung auch heute noch den in der Rheinschiffahrtsakte niedergelegten Satzungen zukommt. Hierbei möchte ich auf einen Punkt aufmerksam machen, der bisher noch nicht berührt worden ist: Es betrifft dies die Unkündbarkeit dieses Staatsvertrages. Die Rheinschiffahrtsakte ist ein zwischen den Rheinufestaaten: Baden, Bayern, Frankreich (an dessen Stelle nach dem Frankfurter Frieden von 1871 das Reichsland Elsass-Lothringen getreten ist), Hessen, den Niederlanden und Preussen am 17. Oktober 1868 abgeschlossener Staatsvertrag, der ohne zeitliche Begrenzung abgeschlossen wurde und demnach nach allgemeinen staatsrechtlichen Grundsätzen so lange in Kraft bleibt, als der Vertrag nicht durch übereinstimmenden Beschluss der beteiligten Staaten abgeändert oder aufgehoben wird. Sofern auch nur einer dieser Staaten der Aufhebung oder Aenderung widerspricht, muss diese als unausführbar angesehen und demgemäss auf eine Aufhebung oder Aenderung verzichtet werden. Sollte also eine Aenderung in dem Sinne eintreten, dass an Stelle einer Verbesserung der Stromfahrt tiefen vermittelt der Regulierung, welche von jeher zu den Verpflichtungen der Rheinufestaaten gehört hatte, die Kanalisierung in einem bestimmten Stromabschnitt durchgeführt würde, so müsste die Rheinschiffahrtsakte abgeändert werden. Hierbei käme allein eine Kündigung der Rheinschiffahrtsakte in Betracht. Eine solche ist jedoch nach der weitaus überwiegenden Auffassung der namhaftesten Völkerrechtslehrer nicht statthaft. Aus den Verhandlungen über die Entstehung der Akte geht die Absicht der vertragschliessenden Teile, zu einer dauernden, unwiderruflichen Regelung der Angelegenheit zu kommen, mit aller Deutlichkeit hervor. Ist somit die Rheinschiffahrtsakte unkündbar, so kann es sich nur darum handeln, dass die vertragschliessenden Teile sich gemeinsam über eine Aenderung des Vertrages gütlich verständigen. Wenn also auch der Schweiz das Recht bestritten werden sollte, Ansprüche aus diesem Staatsvertrag abzuleiten, weil unser Land nicht zu den vertragschliessenden Teilen gehört, nicht Mitunterzeichner der Akte ist, so bedürfte es für den Fall, dass die Kanalisierung im Stromabschnitt Strassburg-Basel zur Ausführung vorgeschlagen würde, des gemeinsamen Einverständnisses von seiten sämtlicher vertragschliessenden Staaten. Sollten u. a. die Niederlande ihre Zustimmung

zu einer derartigen Aenderung verweigern, so würde es kein Mittel und keinen Weg geben, um die Kanalisierung zwischen Strassburg und Basel durchzusetzen. Hierfür ein typisches Beispiel!

Als es sich vor einigen Jahren darum gehandelt hat, Schifffahrtsabgaben auf dem Rhein einzuführen, scheiterte dieses Vorhaben zunächst am Widerstande Hollands, das, sich auf die Rheinschifffahrtsakte stützend, der angeregten Aenderung seine Zustimmung versagte. Wenn also eine Kanalisierung zwischen Strassburg und Basel beabsichtigt wird und Holland die Auffassung der Schweiz teilt, dass auf Grund der Akte die angeregte Kanalisierung nicht zulässig sei, so kann allein auf dem Wege einer Aenderung des gegenwärtigen, durch die Rheinschifffahrtsakte bedingten Rechtszustandes die Errichtung von Staustufen und Kraftwerken angestrebt werden. Das ist meines Erachtens der springende Punkt bei den uns hier berührenden staatsrechtlichen Fragen.

Es kommt nun noch die Frage zur Beantwortung: Kann der Freiheit der Schifffahrt vom Meere bis nach Basel auch schifffahrtswirtschaftlich nachgelebt werden unter Zuhilfenahme der Stromregulierung, oder bedarf es hierzu ausserordentlicher, in der Akte nicht vorgesehener Massnahmen?

Sie wissen, dass man in Deutschland der Ansicht ist, dass das Regulierungssystem hier versage. In der Hauptsache werden dort fünf Momente geltend gemacht, welche gegen die Verbesserung der natürlichen Schiffbarkeit des Rheines zwischen Strassburg und Basel ins Feld geführt werden. Es tut gut, wenn man sich über die Art und Weise, wie in Deutschland argumentiert wird, auskennt.

Zunächst die Konkurrenzierung der oberrheinischen Schifffahrtsplätze. Genau so wie seinerzeit in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts Mannheim sich gegen eine Schifffahrt südwärts sperrte, als Strassburg mit der Eröffnung des Metzgerdorhafens die Entwicklung auf dem Rhein 131 Kilometer stromaufwärts gefördert hatte, weil man in Mannheim besorgte, dass der eigene Umschlagsverkehr sich vermindern könnte, ebenso befürchtet man heute in Strassburg von einer Fortführung der Schifffahrt bis Basel eine starke Beeinträchtigung. Es hat sich jedoch gezeigt, dass durch die Entwicklung der Schifffahrt bis nach Strassburg Mannheim in keiner Weise an Bedeutung in bezug auf seinen Umschlagsverkehr einbüsste. Im Gegenteil. Der gewaltige Umschlagsverkehr im Verkehrsbezirk Mannheim - Ludwigshafen - Rheinau von 10,269,954 Tonnen im Jahre 1913 war um 652,713 Tonnen grösser als im Jahre 1912, obwohl ausser Strassburg mit 1,988,310 Tonnen (1913) noch weitere badische Häfen oberhalb Mannheim der Schifffahrt erschlossen wurden, wie Karlsruhe (1,477,557 Tonnen) und Kehl (510,039 Tonnen). Alle diese Häfen oberhalb Mannheim haben also dem Verkehrsbezirk dieser Stadt in keiner Weise Abbruch getan. Mit der Ausdehnung der Schifffahrt bis Basel wird man die gleichen Erfahrungen machen. Weder Strassburg noch Kehl, weder Mannheim noch Karlsruhe werden eine Verkehrseinbusse erleiden! Der Gesamtschiffsverkehr wird steigen, und an dieser Steigerung werden sämtliche bedeutenden Häfen nach Massgabe ihrer verkehrs- und wirtschaftsgeographischen Lage entsprechend parti-

zipieren. Das Argument von der Konkurrenzierung der oberrheinischen Häfen durch die Schifffahrt bis Basel ist also nicht stichhaltig.

In zweiter Linie wird eine Konkurrenzierung der badischen und elsass-lothringischen Staatseisenbahnen befürchtet. Auch diese Besorgnis ist unbegründet, indem die Erfahrung gezeigt hat, dass die Rheinuferbahnen in der preussisch-hessischen Stromstrecke durch die ausserordentlich starke Entwicklung des Schifffahrtsverkehrs nicht im mindesten gefährdet wurden. Es ist richtig, dass eine gewisse Entlastung des Eisenbahnverkehrs platzgegriffen hat in der Weise, dass die Massengüter zum grossen Teil auf den Schifffahrtsweg abgestossen wurden; aber die Bahnen wurden in reichem Masse durch den vermehrten Transport von höher tarifierten Gütern, von eigentlichen Kaufmannsgütern vollauf entschädigt. Die Untersuchungen der ersten Autorität auf dem Gebiete der Schifffahrtsstatistik, des Herrn Geheimrat Sympher, haben ergeben, dass beispielsweise in den Jahren 1875 bis 1905 der deutsche Eisenbahnverkehr sich von 11 Milliarden Tonnenkilometern auf 45 Milliarden Tonnenkilometer gehoben hatte. Diese vierfache Vergrösserung steht einzig da in sämtlichen Staaten des Kontinents; sie konnte erzielt werden trotz einer gleichzeitigen Verfünffachung des Binnenwasserstrassenverkehrs, welcher sich von 2,9 Milliarden Tonnenkilometern im Jahre 1875 auf rund 15 Milliarden Tonnenkilometer im Jahre 1905 gesteigert hatte. Somit ist auch dem Argument von der Konkurrenzierung der Schienenwege kein Gewicht beizulegen.

Das dritte Argument steht im Zusammenhang mit der Einführung von Schifffahrtsabgaben auf der ganzen Rheinstrecke, von der preussisch-holländischen Grenze bis Basel und in Zukunft über Basel hinaus bis zum Bodenseebecken. Wenn der Rhein bis Basel reguliert wird, der Charakter der natürlichen Schiffbarkeit des Stromes somit erhalten bleibt, so dürfen keine Abgaben erhoben werden. Wird dagegen der Stromabschnitt Strassburg-Basel kanalisiert, dann wäre die Erhebung von Schifffahrtsabgaben gerechtfertigt, indem es sich in diesem Falle nicht mehr um eine natürliche, sondern um eine künstliche Schifffahrtsstrasse handelte. Der eigentliche Schöpfer des Schifffahrtsabgabengesetzes, Herr Geheimrat Peters in Berlin, sagt in dieser Beziehung in seiner Schrift über die Schifffahrtsabgaben mit ausdrücklichem Hinweis auf Art. 54 der Reichsverfassung: «Unter künstlichen Wasserstrassen werden die eigentlichen Kanäle und kanalisierten Flüsse verstanden, während als natürliche diejenigen von Natur schiffbaren Flüsse und Seen gelten, deren Schiffbarkeit auf andere Weise als durch Kanalisierung verbessert worden ist.» Also nur auf Kanälen und kanalisierten Flussstrecken können Schifffahrtsabgaben und Schleusengelder erhoben werden, nicht aber auf natürlichen, bloss durch die Regulierung in ihrer Verkehrsfähigkeit verbesserten Schifffahrtsstrassen wie auf dem Rhein. Wird demnach die Niederwasserregulierung über Strassburg hinaus bis nach Basel fortgeführt, so dürfen Schifffahrtsabgaben auf diesem Stromabschnitte nicht erhoben werden. Man scheint deshalb aus diesem Grunde in gewissen Kreisen alles Interesse daran zu haben, diese Stromstrecke zu kanalisieren, weil dann diese Strometappe eine

künstliche Schiffahrtsrinne darstellte und als solche zur Erhebung von Schiffahrtsabgaben und Schleusengeldern berechnete. Die Einführung von Schiffahrtsabgaben bedeutete aber für die Schweiz eine kaum zu ertragende Belastung, weil die Abgaben mit wachsender Transportdistanz ins Ungemessene ansteigen. Die obersten Anlieger, welche über 800 Kilometer von der Meeresmündung entfernt sind, würden von den Schiffahrtsabgaben derart in ihrem Wirtschaftsleben beeinträchtigt, dass die eigentlichen, durch die Schiffahrt gewährleisteten Frachtvorteile nur noch einen illusorischen Wert besässen.

Das vierte Argument, welches gegen die Schiffbarmachung mittels der Regulierung geltend gemacht wird, betrifft den selbstverständlichen Wunsch, die zwischen Basel und Strassburg vorhandenen Wasserkräfte auszunutzen. Es sollen hier, ganz generell gesprochen, zirka eine halbe Million PS zu gewinnen sein. Bisher, d. h. vor dem Kriegsausbruch, sind auf dieser Strecke keine Kraftanlagen erstellt worden, weil es sich gezeigt hatte, dass sich die Ausnützung der Wasserkräfte unterhalb Basel wirtschaftlich nicht verlohnt. Auf Grund eingehender Berechnungen kommen die Erstellungskosten pro elektrisches PS unterhalb Basel auf durchschnittlich Fr. 1500 zu stehen, und zwar ohne Berücksichtigung der schiffahrtstechnischen Objekte. Oberhalb Basel, auf der Stromstrecke Basel-Bodensee dagegen, variieren die Erstellungskosten pro elektrisches PS zwischen Fr. 600 und 700. Solange demnach oberhalb Basel, im Stromabschnitte Basel-Schaffhausen, noch rund 450,000 PS als Sommerwasserkraft gewonnen werden können und zudem die 35 Kilometer lange Strecke der Unteraare von der Aaremündung bis Aarau gleichfalls 160,000 PS zu liefern imstande ist, mithin insgesamt über 600,000 PS oberhalb Basel im Rhein und in der an den Rhein angrenzenden Unteraare unter den wirtschaftlich vorteilhaftesten Bedingungen zur Verfügung stehen, wäre es ein Unding, die Erstellung von hydraulischen Werken unterhalb Basel heute schon an die Hand zu nehmen. Ausnützung der Kraftquellen oberhalb Basel ist also das zunächst Gegebene, nicht zum geringsten auch im Interesse einer Hand in Hand damit fortschreitenden Schiffbarmachung des badisch-schweizerischen Stromlaufes. Hierbei sollte die Schweiz das denkbar grösste Entgegenkommen zeigen und auf dem Wege der wasserwirtschaftlichen Kompensation allen berechtigten Wünschen, welche von deutscher Seite sowohl in bezug auf die Abgabe von hydroelektrischer Energie, wie in Hinsicht auf die künstliche Verbesserung des rheinischen Wasserhaushaltes geäussert werden, entgegenkommen. Es wäre demzufolge wünschenswert, wenn durch Aufstellung eines deutsch-schweizerischen wasserwirtschaftlichen Vertrages die wasserwirtschaftlichen Bestrebungen am Oberrhein geregelt werden könnten. Auf diese Weise liesse sich eine Verständigungsbasis finden zum gemeinsamen weiteren Ausbau der oberrheinischen Wasserwirtschaft.

Das letzte und fünfte Argument, welches gegen eine Regulierung der Rheinstrecke Strassburg-Basel angeführt wird, spricht von der technischen Unmöglichkeit der Stromregulierung zwischen Strassburg und Basel. Wer die kurze Geschichte der

Schiffahrtsentwicklung auf dem Rhein zwischen Strassburg und Basel selbst miterlebte, der hatte sich daran gewöhnt, gegen eine Flut von technischen und wirtschaftlichen Bedenken zu kämpfen. Als die Bestrebungen zur Schiffbarmachung des Rheines mit den ersten Versuchsfahrten eingesetzt hatten, da hiess es, dass es wohl möglich sei, mit einem einzelfahrenden Dampfer bis nach Basel zu gelangen, dass hingegen von einem Verkehr mit Schleppzügen keine Rede sein könne. Und als im Jahre 1905 die Schleppzüge berg- und talwärts fuhren, da wurde bestritten, dass es möglich wäre, mit einem Schleppdampfer mehrere Kähne in beiden Richtungen zu führen. Als dann in den folgenden Jahren zwei, drei, ja vier Kähne in einem Schiffzuge geschleppt wurden, da wurde allerdings die technische Befahrbarkeit des Stromes zugegeben; um so mehr wurde aber darauf hingewiesen, dass der Schiffahrtsbetrieb nur durch finanzielle Zuschüsse aufrecht erhalten werden könnte. Nachdem aber im Jahre 1911 die Subventionen weggefallen waren und die einzelnen, die Fahrt nach Basel durchführenden Schiffahrtsgesellschaften auf eigenes Risiko die Schiffahrt betrieben hatten, da war auch die Behauptung von der Unwirtschaftlichkeit widerlegt. Nun kommt heute als letztes Gegenargument die technische Undurchführbarkeit der Regulierung. Was heisst Regulierung? Eine Regulierung bezweckt nichts anderes, als die bereits vorhandene, natürliche Schiffbarkeit eines Gewässers in der Weise zu verbessern, dass ohne irgendwelche Querbauten, ohne Schleusen und künstliche Kanäle, allein auf dem Wege eines geschlossenen Zusammenfassens der Wasserfäden im serpentinierenden und im Gefälle ungebrochenen Stromschlauche die Fahrwassertiefen verbessert werden. Die Durchführung der Niederwasserregulierung auf der Stromstrecke Mannheim-Strassburg hatte das denkbar beste Resultat gezeitigt. Im Jahre 1907 wurde mit den Regulierungsarbeiten auf dem 87 Kilometer langen Stromabschnitt Sondernheim-Strassburg begonnen. Bereits im Jahre 1912, fünf Jahre nach Baubeginn, konnte der Dauerverkehr auf dem Strome aufgenommen werden. Heute sind die Fahrtiefen auf der Stromstrecke Mannheim-Strassburg genau so gross wie auf dem Rhein zwischen Koblenz und Mannheim; d. h. die angestrebte Mindestwassertiefe von zwei Metern bei einem gemittelten Niederwasserstand von 1,5 Meter am Pegel zu Köln ist heute nicht nur erreicht, sondern sogar übertroffen.

Dasselbe Ziel lässt sich für die Strecke Strassburg-Basel binnen acht bis zehn Jahren mit einem Kostenaufwand von nicht über 30 Millionen Franken erreichen.

Wenn geltend gemacht wird, das Stromgefälle zwischen Basel und Strassburg mit einem Durchschnitt von 0,87 Promille sei zu gross, so ist darauf aufmerksam zu machen, dass auf der Rhone von Lyon abwärts bis Arles, auf der 110 Kilometer langen Stromstrecke Tournon-Ardèche, sich ein Durchschnittsgefälle vorfindet von 0,72 Promille. Trotz einer um 50 % geringeren Durchflussmenge in der Rhone unterhalb der Einmündung der Saône mit 630 Kubikmetern pro Sekunde gegen 1000 Kubikmeter im Rhein bei Basel (beim Mittelwasserstande) konnte dasselbe Resultat in bezug auf

die Fahrwassertiefen erreicht werden wie im Rhein stromabwärts von Strassburg. An durchschnittlich 265 Tagen des Jahres ist unterhalb Lyon eine Wassertiefe vorhanden von 2 Metern und mehr.

Gewiss hat Deutschland so gut wie die Schweiz das allergrösste Interesse daran, nach dem Kriege die Rheinschiffahrtsstrasse bis Basel so intensiv als möglich auszunutzen, sowohl im Interesse der Entlastung der Schienenwege, wie hauptsächlich auch der Förderung seines Exporthandels wegen mit der zielbewussten Stärkung der bereits vor dem Kriege bestandenen ausgesprochenen aktiven Handelsbilanz im Aussenhandel mit der Schweiz und mit Italien. Wenn man also das Ganze im Auge behält und den höchsten Nutzgewinn für die am Strom interessierten nationalen Gemeinschaften, den Tageserfordernissen gemäss mit einem Minimum an Aufwand von Zeit, Technik und Geld, ernstlich anstrebt, so findet gemeinsames Zusammenwirken binnen wenigen Jahren seine Krönung in einer freien, in ihrer Leistungsfähigkeit unbeschränkten schiffbaren Wassergemeinschaft der Schweiz mit der Nordsee.

M. le **Président**: La commission propose l'entrée en matière sur l'arrêté fédéral concernant l'introduction d'un article 24 ter dans la constitution fédérale. Cette proposition n'ayant pas été combattue, je considère que le Conseil est d'accord de passer à la discussion des articles.

La commission propose d'adopter en bloc l'arrêté fédéral. Il s'agit d'introduire un article 24 ter ainsi rédigé: «La législation sur la navigation est du domaine de la Confédération.» Il va être procédé à la votation.

Abstimmung. — Votation.

Für Annahme des Verfassungsartikels 108 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat.  
(Au Conseil des Etats.)

**Sitzung vom 18. Juni 1918,  
vormittags 8 Uhr.**

*Séance du 18 juin 1918, à 8 heures  
du matin.*

Vorsitz: }  
Présidence: } Mr. Calame.

### 737. Kautionen der Versicherungsgesellschaften. Cautionnements des sociétés d'assurances.

(Siehe die Verhandlungen des Ständerates 1917, Seite 11 ff.)  
(Voir les débats du Conseil des états 1917, page 11 et suiv.)

Anträge der nationalrätlichen Kommission  
vom 17. Juni 1918.

(Zustimmung zum Beschlusse des Ständerates, wo nichts anderes bemerkt ist.)

Art. 3. Die Kaution ist zu wenigstens drei Vierteln in schweizerischen Werten zu leisten.

Im übrigen bestimmt der Bundesrat, welche Werte anzunehmen und wie sie einzuschätzen sind.

Die dabei massgebenden Grundsätze sollen durch Verordnung festgesetzt werden.

(Art. 4 wird Art. 5.)

(Art. 5 wird Art. 4.)

Art. 7. Für die in Art. 2 bezeichneten Ansprüche kann die ausländische Gesellschaft in der Schweiz gemäss Art. 41 des Bundesgesetzes vom 11. April 1889 über Schuldbetreibung und Konkurs auf Verwertung der Kaution betrieben werden.

Wenn innert der Frist von Art. 154 des genannten Bundesgesetzes ein Pfandverwertungsbegehren eingereicht wird, so macht das Betreibungsamt dem Bundesrate hiervon binnen drei Tagen Mitteilung. Weist sich hierauf die Gesellschaft nicht binnen 14 Tagen über die Befriedigung des betreibenden Gläubigers aus, so stellt der Bundesrat, unter Anzeige an die Gesellschaft, aus ihrer Kaution dem Betreibungsamte die zur Deckung der betriebenen Forderung notwendigen Werte zur Verfügung, sofern nicht die Voraussetzung des Art. 8 zutrifft.

Art. 8. Erscheinen die Interessen der Gesamtheit der schweizerischen Anspruchsberechtigten (Art. 2, Ziffer 1) gefährdet, so fordert der Bundesrat die Gesellschaft auf; binnen angemessener Frist die zum Zwecke der Sanierung erforderlichen Massnahmen zu treffen. Wird dieser Aufforderung nicht Folge geleistet, so entscheidet der Bundesrat



**Revision der B.-V. (Gesetzgebung über die Schifffahrt).**

**Révision de la C. F. (Législation sur la navigation).**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1918
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	809
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.06.1918 - 08:00
Date	
Data	
Seite	180-187
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 593

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

macht, dass dieser neue Abschnitt IV bis eine Sache für sich sei, ein neues Rechtsinstitut, das ein besonderes Verfahren enthalte, welches Verfahren die nötigen Garantien in sich schliesse, dass die Beteiligten nicht ungehört in ihren Interessen beeinträchtigt und geschmälert werden können. Nun ist aber die Kommission auf diesem Wege weitergegangen und hat gefunden, dass überhaupt sämtliche Anordnungen des Bundesrates mit Rücksicht auf ihren technischen Charakter richtigerweise endgültig sollen gefasst werden. Hiezu hatte ich mich meinerseits in der Kommission nicht auszusprechen, und es ist hier folgendes zu sagen. Wahrscheinlich — es ist natürlich hintenher gut, mit solchen Weisheiten zu kommen — wäre es richtiger gewesen, wenn die ganze Vorlage über das Kautionsgesetz als ein Ergänzungsgesetz zum Aufsichtsgesetz vom Jahre 1885 behandelt worden wäre, denn es ist nichts anderes wie das. Dann wäre auch die Frage der Ordnung des Rekursrechtes unter anderen, allgemeineren Gesichtspunkten zu beurteilen gewesen.

Der Art. 19 bis, wie er nun gefasst ist und sachlich also meiner Auffassung zu Art. 17 quater Rechnung trägt, kommt vielleicht in etwelchen Konflikt mit unserer Geschäftsordnungsnorm, dass im Verfahren bei Bereinigung von Differenzen neue Angelegenheiten nicht mehr aufgenommen werden können. Diese allgemeine Beschränkung des Rekursrechtes ist dann neu, wenn im übrigen gilt, dass, wenn nichts gesagt ist, das Rekursrecht eben besteht. Ich bin sachlich damit einverstanden, dass der Rekurs an die Bundesversammlung wegen des Zweikammersystems ernste Nachteile in sich schliesst und dass sachlich die Ausschliessung des Rekurses aus technischen Ueberlegungen heraus sich empfiehlt, während ja anderseits die allgemeine politische Ueberlegung besteht, dass die Bundesverfassung grundsätzlich den Weiterzug von Administrativentscheiden des Bundesrates an die Bundesversammlung vorsieht.

Noch einmal ist zu sagen, dass gerade diese Materie wieder zeigt, wieviel Arbeit für ein Verwaltungsgericht vorhanden ist. Alle diese Normen könnten sehr wohl von Instanzen der Bundesverwaltung an das Verwaltungsgericht weitergezogen werden, und es würden alle die Nachteile, die mit einem staatsrechtlichen Rekurs an die Bundesversammlung verbunden sind, nicht entstehen. Es wird ja möglich sein, wenn Bedenken dagegen obwalten sollten, dass nun in Bausch und Bogen alle und jede Weiterziehung von Beschlüssen des Bundesrates auf Grund dieses Gesetzes an die Bundesversammlung ausgeschlossen sei, durch Anwendung von Art. 23, Abs. 2, des Organisationsgesetzes für die Bundesverwaltung vom 26. März 1914 einen vermehrten Rechtsschutz für die Beteiligten innerhalb der Instanzen der Bundesversammlung dadurch zu schaffen, dass eine Anzahl Entscheide dem Justizdepartement mit dem Recht des Rekurses an den Bundesrat übertragen werden, unter Anzeige an die Bundesversammlung.

Angenommen. — (Adopté.)

Gesamtabstimmung. — *Votation sur l'ensemble*

Für Annahme des Gesetzes-  
entwurfes

28 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat. — (Au Conseil national.)

**Sitzung v. 24. September 1918,  
nachmittags 3 Uhr.**

*Séance du 24 septembre 1918, à 3 heures  
de relevée.*

Vorsitz: } Hr. Bolli.  
Présidence: }

**809. Revision der B. V. (Gesetzgebung über die  
Schifffahrt).**

**Revision de la C. F. (Législation sur la navigation).**

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates Seite 153 ff.)  
(Voir les débats du conseil national page 153 et suiv.)

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

Isler, Berichterstatter der Kommission: Man kann sich keinen grössern Gegensatz denken als zwischen dem Traktandum, das wir jetzt verlassen haben, und demjenigen, dem wir uns nahen. Bisher regierte Mars die Stunde, während wir jetzt zu einem Friedenswerk übergehen wollen.

Der Gegenstand ist nicht einer, der es mit der Gegenwart und ihren Leiden und Gefahren zu tun hat, sondern mit der Zukunft, der ersehnten Friedenszeit. Es handelt sich um die künftige Schifffahrt der Schweiz. Ich sage die künftige, also nicht um die Schifffahrt, die wir schon haben, für Personen und ihr Gepäck auf unsern Seen, sondern um den Schwergütertransport, in Schleppekähnen auf unsern Flüssen und Seen, der für die jetzige und die uns folgende Generation etwas Neues, bisher nicht Vorhandenes sein wird. Und es handelt sich weiter um die Vorbereitung der Ansprüche, die unser Land auf Schifffahrtswege ausserhalb seiner Grenzen zum Meer und vom Meer und übers Meer bei den Friedensverhandlungen erheben will und muss.

Unsere Blicke sind deshalb bei diesem Gegenstand nicht auf die trauervolle Gegenwart gerichtet, sondern auf den ersehnten Frieden. Wir vergessen für eine Stunde Kriegsnot und Kriegsabwehr und denken und reden über die Friedenszeit, die ihr folgen wird, und die Werke, die sie schaffen soll, um die Menschheit wieder zu trösten.

Aber auch rückwärts in der Zeit wenden wir uns bei diesem Gegenstand. Wenn er als neu zu bezeichnen ist für unsere Generation, so ist er es nicht gewesen für die vorausgegangenen Generationen. Gegenteils hat unser Land einst eine rege

Binnenschiffahrt auf seinen Flüssen und Seen, und zwar eine durchgehende, nicht nur eine Trajektschiffahrt, besessen, für Personen und für Güter. Heute noch sind die Ueberreste der Reckwege längs der Flüsse da und werden vielfach als Fusswege benützt, Wege, auf denen bei der Bergfahrt Menschen oder Zugtiere einst die Warenkähne schleppten. Und erst die Eisenbahnen haben dieser Wasserschiffahrt ein Ende bereitet. Für die Passagierfahrt kam dieses Ende schon früher mit der Vervollkommnung des Strassen- und Postwesens. Einst aber war auch sie, die Beförderung von Reisenden auf unseren Flüssen — ich meine nicht den Fährdienst, das Hinübersetzen von Ufer zu Ufer, sondern die Beförderung durch den ganzen Flusslauf — in einer Weise im Gange, von der wir Schweizer von heute uns gar keine Vorstellung mehr machen. Ich will Sie nicht an die Fahrt der Zürcher nach Strassburg erinnern, mit ihrem heissen Hirsebrei, die Fischart einst besang. Das war eine Festfahrt, etwas Ausnahmsweises. Nein, an die gewöhnliche Reisebeförderung. Wir lernen sie aus Reisebeschreibungen kennen, die uns erhalten sind, und ich will aus einer solchen, die eine Reise aus der Waadt nach den Niederlanden im Jahre 1725 betrifft, in Uebersicht einiges Ihnen mitteilen. Man ist heute ganz verwundert, von diesen Dingen zu hören. Die Reise ging zu Schiff von Yverdon weg. Das Fahrzeug beförderte Waren und 20 Reisende. Am ersten Tag gelangte es, weil unterwegs ein sehr starker Wind einsetzte, nur bis Neuenburg, wo man dann zwei Tage auf Nachlassen des Windes wartete. Die zweite Tagstrecke bildete die Fahrt durch die Zihl und den Bielersee bis Nidau; die dritte durch Zihl und Aare an Solothurn vorbei bis Wangen. Am darauffolgenden Tage ging es weiter die Aare hinunter nach Aarau, wo man auf dem Schiff das Mittagessen einnahm und um 1 Uhr weiterfuhr, weil man noch nach Brugg gelangen wollte. Aber eine halbe Stunde unterhalb Aarau blieb das Schiff zwischen zwei Kiesbänken, die der etwas angeschwollene Fluss dem Schiffer verdeckt hatte, stecken und man musste warten, bis ein anderes Schiff ihm zu Hilfe kam. Darüber verlor man zwei Stunden Zeit und musste, da auch das Schiff einer kleinen Reparatur bedurfte, in dem Dörfchen Biberstein in einem Bauernwirthshaus übernachten. Der Reiseberichterstatte lässt an dem Wirthshaus wenig Gutes und beklagt sich vor allem über den fort mauvais vin, den man aufstellte. Wir dürfen nicht vergessen, dass die Reisegesellschaft aus Waadtländern bestand. Am Morgen ging's weiter gegen Brugg. Bei Altenburg, eine halbe Stunde vor Brugg, stiegen die Reisenden aus und vier Bootsknechte stiegen ein, die das Schiff durch das starke Gefäll der Aareenge lotsen mussten, während die Reisenden die Strecke bis Brugg zu Fuss zurücklegten. Darüber verstrich wieder ein Tag. Aber nunmehr ging die Reise rascher vorwärts, weil eben die Wasserstrasse grösser war. In einem Tage gelangte das Schiff von Brugg bis Säckingen, in einem zweiten von Säckingen bis Basel, wiewohl beim Laufen von Laufenburg und bei der Stromschnelle vor Rheinfeldern das gleiche wie vor Brugg notwendig wurde, d. h. die Reisenden aussteigen und eine Strecke weit zu Fuss gehen mussten. Der Wasserstand war ziemlich

stark, weshalb, sagt der Bericht, zwar auch die Waren ausgeladen und auf einem Wagen nachgeführt werden mussten, das Schiff dagegen im Rhein heruntergelotst werden konnte mit Hilfe von Seilen. Bei niederem Wasser hätte auch es auf zwei Wagen bis unterhalb Laufenburg befördert werden müssen. In Basel wollen wir die Gesellschaft verlassen. Die Reise von Yverdon bis Basel nahm, wie wir sehen, 7 Tage in Anspruch. Von Basel bis Rotterdam brauchten die Reisenden dann nur 14 Tage.

Beides ist natürlich nach heutigen Begriffen unerträglich lang, und es musste schon mit der Verbesserung des Strassenwesens und der Posten eine solche Reiseweise unbedingt ihr Ende finden. Für den Warentransport war es etwas anderes. Da rivalisierten die Schiffer mit den Fuhrleuten, bis die Eisenbahnen unser Land zu durchziehen begannen. Und für ihn, den Gütertransport, soll die Schiffahrt nunmehr aufs neue zum Leben aufstehen. Wir unternehmen damit kein Abenteuer, sondern tun nur, was unsere Nachbarländer uns längst vorgemacht haben. Und dringende Ursachen veranlassen uns dazu: der Umstand einerseits, dass wir mit unseren Bahntarifen für Schwergüter in unserem bergigen Land den Transport dieser Waren zu stark verteuern und zu Zeiten auch verlangsamten gegenüber der Konkurrenz des Auslandes, und der Umstand andererseits, dass der jetzt im Gange befindliche Ausbau unserer Wasserwerke uns zur Schiffbarkeit unserer Flüsse auch für grössere Schiffe verhilft.

Aber ganz selbstverständlich wird und muss der Warentransport per Schiff auf Schwergüter beschränkt bleiben, die übrigen Güter verbleiben der Eisenbahn. Nur bei den Schwergütern spielt die Verbilligung durch Schifftransport die Rolle, dass sie den Spediteur veranlasst, auf die grossen Vorzüge des Bahntransportes, Schnelligkeit und durchgehende Spedition nach allen Orten, zu verzichten. Bei den andern Gütern wird die Bahn der Schiffahrt stets den Rang ablaufen. Es ist ja begreiflich, dass die Bahnen den Schiffahrtsbestrebungen gegenüber überall etwas misstrauisch und zurückhaltend sind. Aber die Erfahrung in den andern Ländern hat gezeigt, dass eine ernstliche Konkurrenz nicht entsteht.

Die Binnenschiffahrt im Lande selbst bliebe nur krüppelhaft und ohne pulsierendes Leben, wenn sie nicht ihren Aus- und Eingang nach dem Ozean und den uns umgebenden Staaten auf den Strömen nach ihrem Ueberschreiten unserer Grenze erhalte. Die Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein ist uns im Pariser Frieden von 1814 und in der Wiener Kongressakte gesichert worden, die auf der Rhone und dem Tessin nach dem Po soll uns noch gesichert werden. Wir haben auf dieses Schiffahrtsrecht einen natürlichen, durch die Erdgestaltung selbst geschaffenen Anspruch. Gerade weil wir dieser Gestaltung wegen nicht einen territorialen Zutritt zu den Meeren und damit zu den grossen Handelswegen der Welt verlangen können, ist und muss uns der fluviale Zutritt gewährleistet sein. Unter den künftigen Friedensverhandlungen werden gerade diese Schiffahrtsfragen zweifellos einen wichtigen Teil bilden, und wir Schweizer haben allen Grund, uns darauf vorzubereiten. Der Rhein spe-

ziell ist der Strom von Mittel- und Westeuropa, der die grösste Eignung zur Schifffahrt bietet, indem er die bei weitem grösste ausdauernde Wassermenge aufweist, eine viel grössere als die Donau und eine noch um ein Mehrfaches grössere als die Rhone oder die Seine. Sie bleiben weit, weit hinter ihm zurück. Und diese grosse ausdauernde Wassermenge bringt er in der Hauptsache aus der Schweiz. Um so mehr darf die Schweiz auf Benutzung seiner Stromrinne Anspruch erheben.

Für diese internationale Abteilung der Schifffahrt kann nur der Bund als Träger und Wahrer unserer Rechte und Interessen in Frage kommen und nicht die Kantone. Das ergibt sich ganz von selbst und ist von jedermann zugestanden. Es folgt aus der Natur des Gegenstandes einer- und den Aufgaben und Pflichten des Bundesstaates seinen Gliederungen gegenüber andererseits. Aber auch für den nationalen, den heimischen Teil der Schifffahrtsbestrebungen ergibt sich heutigen Tages seine, des Bundes, Kompetenz zur Gesetzgebung und wieder nicht die der Kantone. Die heimische Schifffahrt wird ja nicht lokal, nicht kantonal, sondern gemeinschweizerisch sein, oder sie wird nicht sein. Sie wird von Kanton zu Kanton führen, wie die Eisenbahnen es tun. Und nachdem diese in der Hauptsache auf den Bund übergegangen sind, gehört auch die Schifffahrt in sein Ressort. Dazu kommt, dass die Gesetzgebung über die Wasserkräfte ihm ebenfalls verliehen worden ist, die ja im engsten Parallelismus zur Schifffahrt steht. Und wir haben hier, bei der Schifffahrt, im Vergleich zu den Bahnen und den Wasserkraften den grossen Vorteil, dass die Gesetzgebung der Kantone noch nicht des Gegenstandes sich bemächtigt hat, weil er neu ist. Die Kantone haben also nicht etwas abzutreten. Es ist ein noch nicht okkupiertes Gebiet, das der Bund betritt, und die Verhältnisse weisen es gebieterisch ihm zu.

Der Vorschlag des Bundesrates, durch einen Zusatzartikel zu unserer Bundesverfassung die Gesetzgebung über die Schifffahrt dem Bund zu übertragen, hat daher nirgends Widerspruch gefunden. Der Nationalrat hat einstimmig ihm beigepflichtet. Ihre Kommission schlägt Ihnen vor, dasselbe zu tun. In ihrem Namen beantrage ich dem Rat, auf die Vorlage einzutreten und den Antrag des Bundesrates auch seinerseits zum Beschluss zu erheben.

M. le Conseiller fédéral **Ador**: Je n'ai pas l'intention de retenir longtemps votre attention sur la question qui vient d'être traitée avec la plus grande clarté et avec beaucoup de compétence par M. le Conseiller aux Etats Isler. Il vous a indiqué, Messieurs, que le problème de la navigation fluviale interne et internationale est un des problèmes les plus importants que nous puissions avoir à envisager pour l'indépendance économique de la Suisse à l'avenir. Il est très certain que les circonstances actuelles que nous traversons nous ont fait constater, souvent d'une manière douloureuse, combien un pays enclavé dans d'autres, un pays qui n'a pas accès à la mer, est dépendant de ses voisins pour sa vie économique et combien il serait à souhaiter, pour la situation future de la Suisse, qu'elle puisse avoir un libre accès à la mer. C'est donc, Messieurs, une question, au point de vue national, de la

plus haute importance que celle de la navigation, et je me félicite de voir l'intérêt que le peuple suisse y apporte depuis quelques années. Pendant longtemps on n'y a pas voué toute l'attention qu'elle méritait, mais aujourd'hui dans toutes les parties de la Suisse on se préoccupe de l'avenir et de la solution à donner à la question fluviale. C'est ce qui a engagé le Conseil fédéral à présenter aux Chambres un article 24ter additionnel à la constitution, de manière à donner à la Confédération la compétence nécessaire pour légiférer en cette matière. Je ne veux pas entrer dans beaucoup de détails. Le sujet a été longuement traité déjà au Conseil national, il a été également traité dans la presse et pour ma part j'adopte complètement les conclusions auxquelles M. Isler est arrivé tout à l'heure.

Il me sera permis cependant de rappeler quelques points spéciaux de nature à vous intéresser. Je reconnais que la question à trancher maintenant est une question de principe, concernant la compétence de la Confédération en matière de navigation et que toutes les autres questions devront être discutées lors de la présentation de la loi organique.

Je voudrais rappeler que le développement de la navigation est intimement lié à l'utilisation et à l'exploitation des forces hydrauliques. Lorsqu'en 1908 le peuple suisse a adopté l'art. 24 bis de la constitution fédérale disant que l'utilisation des forces hydrauliques est placée sous la haute surveillance de la Confédération, on a commencé à entreprendre l'étude de l'utilisation rationnelle des forces hydrauliques. Ces études ont pris un certain temps, puisque ce n'est que le 22 décembre 1916 qu'a été votée la loi organique sur l'utilisation des forces hydrauliques. Le manque de charbon dont nous souffrons en Suisse rend d'autant plus indispensable l'utilisation de la houille blanche et, par conséquent, la mise en valeur le plus largement possible des richesses naturelles dont dispose notre pays. A l'heure actuelle on est encore très en retard. Nous pouvons dire que nous n'utilisons guère que la huitième partie des forces hydrauliques dont dispose notre pays. Si je parle de forces hydrauliques, c'est que j'estime qu'elles sont en connexité très intime avec la navigation; elles sont fonction de la navigation, car dans certaines parties des fleuves on ne pourra pas se passer du concours des installations hydrauliques pour utiliser des canaux.

Deux mots seulement pour rappeler où nous en sommes en ce qui concerne les installations hydro-électriques. Nous avons trois grandes usines hydro-électriques internationales, celle de Augst-Wihlen, celle de Rheinfelden et celle de Laufenburg. Puis de l'extrémité du remous de l'usine de Rheinfelden, au barrage de l'usine de Laufenburg, il y a deux nouvelles chutes à l'étude, deux forces qu'il faudra concéder: celle de Säkingen et celle de Kybourg. Plus loin, en remontant l'Aar depuis Koblenz, on trouve la grande usine hydro-électrique de Beznau et les projets très importants du canton d'Argovie tendant à la création d'une usine à Brugg. Enfin les usines de Olten, Gösigen et de Wynau. Ce sont des usines à installer ou complètement étudiées et prêtes à pouvoir être mises en exploitation lorsque la question sera plus avancée en ce qui concerne l'utilisation des forces motrices.

J'ai dit que ces usines sont souvent nécessaires à la navigation parce que les barrages qui servent aux usines électriques permettent la navigation sur des

sections où sans cela cette navigation serait pour ainsi dire impossible.

Le droit à la navigation me paraît être un principe essentiel de la politique des transports. Ainsi que M. Isler vient de le rappeler, on a utilisé en tout temps les cours d'eau pour certains transports, surtout de gros matériaux. La navigation fluviale n'est pas destinée à transporter des personnes ou à faire une concurrence importante aux chemins de fer en ce qui concerne le transport de toute espèce de marchandise. Elle aura le grand avantage de permettre le transport de gros matériaux à des prix beaucoup plus bas que par chemin de fer. Nous voyons aujourd'hui que la nécessité d'augmenter constamment et toujours les taxes de transport de matières premières grève très lourdement notre industrie et notre commerce. Un pays comme la Suisse, qui tire sa matière première de l'étranger et qui exporte ensuite les produits manufacturés, doit chercher par tous les moyens à avoir des voies de transport faciles et des taxes aussi basses que possible, aussi bien pour l'industrie que pour les céréales et tout ce qui est nécessaire à l'agriculture. Il y a là un intérêt national de tout premier ordre auquel la navigation viendra en aide d'une manière très importante. Les taxes de transport par bateau sont plus basses que celles par chemin de fer. Déjà en Allemagne on s'est préoccupé de cet état de choses. On constate déjà aujourd'hui que le transport par eau, sur fleuve, représente par rapport aux chemins de fer le 25% des marchandises. L'exploitation par eau est très simple, il n'existe pas de transbordement et les taxes sont réglées d'après l'offre et la demande. On peut dire que les avantages de la voie d'eau résident dans une question de frottement. Le chaland glisse, tandis que le wagon offre de la résistance, et par conséquent il y a une réduction du poids mort très importante au profit de la navigation fluviale comparée au transport par chemin de fer; c'est ce qui explique pourquoi les taxes sont beaucoup plus réduites dans le transport par voie d'eau.

Evidemment, tant que nous n'aurons pas un accès à la mer par une réglementation de la navigation internationale, la navigation intérieure de la Suisse ne présentera pas un grand intérêt si ce n'est le voyage très pittoresque que vient de nous décrire M. Isler en nous rappelant le temps qu'il fallait, anciennement, pour arriver d'Yverdon à Bâle en utilisant nos cours d'eau et nos lacs. Le but essentiel à poursuivre, c'est l'ouverture à l'aval de nos frontières des cours d'eau nous mettant en communication avec la mer. Voilà le problème dont il faut poursuivre la réalisation: ouverture à l'aval de nos frontières des cours d'eau qui nous mettent en communication avec la mer. Ces cours d'eau sont le Rhin qui est en définitive le prolongement du port de Rotterdam jusqu'à Bâle. Il est navigable jusqu'à Bâle et on a déjà transporté en 1913 environ 100,000 tonnes de marchandises dont le 35% provenaient de l'exportation de marchandises de Suisse en Allemagne. On peut à la montée remorquer deux chalands de 1000 tonnes et à la descente 4 chalands de 1000 tonnes.

À côté du Rhin il y a le Rhône. Le Rhône était navigable au XVIIIème siècle à peu près jusqu'à Seyssel; puis de Seyssel à Genève, le transport se faisait par camion. La navigation en France a été très abandonnée à cause de l'insuffisance des canaux et de leur défaut d'entretien. On n'en a pas compris toute l'importance, de sorte que l'on peut dire que la naviga-

tion sur le Rhône est beaucoup moins facile à réaliser que sur le Rhin. Cependant il y a lieu de constater que la France s'intéresse de nouveau très vivement à cette question et comme le faisait remarquer tout à l'heure M. le rapporteur, la Suisse a un intérêt capital à avoir des voies d'accès au nord et au sud, au sud comme au nord, et à ne pas être uniquement dépendante d'une seule voie de navigation. En conséquence nous joindrons nos efforts à ceux de la France pour obtenir une utilisation plus complète de la navigation sur le Rhône. Les travaux de la conférence franco-suisse qui vient de se réunir ont démontré qu'ils existe en France et en Suisse, la volonté bien arrêtée de rendre le Rhône navigable jusqu'au Léman. Il y aura de grandes difficultés à surmonter, en particulier à l'endroit appelé la Perte du Rhône où il faudra faire un grand barrage de 69 mètres de hauteur à l'extrémité aval des gorges du Rhône; il faudra submerger ainsi les défilés de la Perte du Rhône et de Génissiat. Un bief de 25 kilomètres de longueur assurerait la navigation jusqu'à Chancy. Avec les usines de La Plaine et de Chancy-Pougny concédées, on sera facilement en mesure d'arriver au lac Léman.

Du côté de l'Adriatique c'est le Tessin qui est navigable, il relie le lac Majeur au Pô. Aujourd'hui il y circule de petites péniches de 30 tonnes. On espère plus tard avoir des bateaux plus importants, et déjà à l'heure actuelle les bois suisses arrivent par cette voie sur les marchés italiens. Enfin la liaison entre le Rhône et le Rhin par la Suisse est à l'étude; elle pourra se réaliser facilement, mais ce n'est pas le moment d'entrer dans beaucoup de détails à ce sujet.

Je me permets en passant d'attirer votre attention sur une publication très importante parue dans le *Schweizerland* qui a consacré un numéro spécial à la navigation. C'est un ouvrage publié en allemand et en français. Il renferme une préface très intéressante de M. le président Calonder, qui pendant le temps qu'il a dirigé le département de l'intérieur, a voué un intérêt constant à cette question, des articles de M. le Prof. Collet, de M. Autran, de M. Vallotton sur la question de droit, de M. Gelpke, le grand apôtre de la navigation sur le Rhin, de M. Mutzner sur la question juridique, etc. Il y a là tout un ensemble de documents et de renseignements très intéressants à consulter par toute personne qui veut être au courant de la manière dont ces questions pourront être résolues à l'avenir. J'ajoute que nous devons être très reconnaissants aux initiatives privées prises soit par MM. Vallotton et Autran soit par le comité de la Société franco-suisse du Haut-Rhône, par M. Savoy-Petitpierre, à Neuchâtel, par le Comité de la navigation à Bâle, par M. Stauffacher, ainsi que par le Comité de la navigation à St. Gall et par toutes les personnes qui ont cherché à montrer l'importance de la navigation et qui y consacrent un temps et un talent auxquels nous sommes redevables des progrès, qui ont été faits dans cette voie-là.

Deux mots maintenant sur la question juridique. Je ne veux pas la rappeler dans son ensemble. Je me bornerai simplement à signaler les points principaux. Le régime juridique des cours d'eau de l'Europe centrale est réglé par l'art. 5 du traité de Paris du 30 mai 1814 dont voici le texte: «La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne et l'on s'occupera au

futur congrès des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les Etats riverains de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations. Il sera examiné et décidé de même dans le futur congrès de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangères les unes aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents Etats.»

Il n'est pas possible d'envisager la question des relations internationales de peuple à peuple d'une manière plus large qu'on ne l'a fait en 1814 lorsqu'on a proclamé le principe de la libre navigation de tous les fleuves pour rapprocher les pays les uns des autres. Le règlement international pour le Rhin et ses affluents a été élaboré au Congrès de Vienne en juin 1815. Ce sont les art. 108 et 115 de l'acte final du Congrès de Vienne qui règlent cette question. A l'heure actuelle le Rhin est le seul fleuve suisse qui soit soumis au droit de libre navigation internationale. Quelle est la situation de la Suisse au point de vue juridique? La Suisse étant Etat riverain du Rhin a des droits positifs. Ils sont depuis longtemps reconnus même en Allemagne. Un écrivain allemand Trubert a écrit avant la guerre: «Il n'y a aucun doute que Bâle deviendra un port important lorsque les travaux seront poussés jusqu'à la frontière suisse.» Donc on reconnaissait par là que la navigation sur le Rhin ne peut pas être entravée sans le consentement de la Suisse, Etat riverain. Qu'a-t-on objecté à cette thèse? C'est que la signature de la Suisse ne figure pas au pied de l'acte principal du traité de Paris de 1814 et du règlement international de Vienne de 1815. Mais l'accession de la Suisse aux stipulations relatives à la liberté de navigation sur les fleuves internationaux résulte d'actes équivalant à la signature de l'acte principal. En effet, le premier traité conclu par les grandes puissances a été conclu pour le compte des Etats secondaires et particulièrement de la Suisse et l'accession de la Suisse résulte de la déclaration des puissances du 20 mars 1815 et la reconnaissance de l'accession de la Suisse par les puissances du 20 novembre 1815. Peu importe que la Suisse ne soit pas partie à l'acte de navigation de 1868 qui n'est en définitive qu'un règlement de police qui a prévu certaines prescriptions de police en vue de la navigation. Cet acte de 1868 ne peut pas modifier les droits qui résultent des traités, et au surplus cet acte lui-même pose le principe qu'aucun obstacle de quelque nature que ce soit ne peut être mis à la navigation; il déclare qu'on ne peut faire sur le Rhin aucun moulin ou aucun autre ouvrage qui puisse être un obstacle au trafic. En fait la libre navigation du Rhin est garantie non seulement aux Etats riverains, mais à tout le monde. C'est ainsi que des navires anglais et suédois ont souvent navigué par le Rhin. Le Rhin étant un fleuve suisse, nous pouvons réclamer à juste titre le maintien de ce qui a été garanti par les traités.

La question a été soulevée dans le courant de ce printemps au Reichstag en Allemagne. On a paru quelque peu discuter les droits de la Suisse et on a déclaré que la Suisse n'avait aucun droit. Je ne veux pas ici entrer dans une discussion avec le gouvernement d'un pays voisin, mais je tiens à déclarer que le Conseil fédéral maintient fermement le point de vue que les traités de 1814 et de 1815 ont garanti à la Suisse la

libre navigation sur le Rhin; nous estimons qu'en droit international, le point de vue de la Suisse est indiscutable; aussi tous nos efforts tendront à le faire prévaloir. Entre Bâle et Constance le Rhin est un fleuve international. Pour l'utilisation des forces hydrauliques et les problèmes de la navigation une entente devra nécessairement intervenir entre les Etats riverains. L'Allemagne a tout intérêt à s'entendre avec nous pour l'utilisation de nouvelles usines hydro-électriques qui permettront le transport de forces importantes pouvant être utilisées en Suisse et en Allemagne sans qu'il soit nécessaire de faire des travaux sur le Rhin entre Strasbourg et Bâle, qui constitueraient une entrave à la libre navigation du Rhin.

Tel est brièvement résumé le point de vue de droit que la Suisse a toujours soutenu. Où en sommes-nous au point de vue de notre législation en Suisse? Jusqu'à présent la question de la réglementation de la navigation locale était laissée aux cantons. Cependant la Confédération est déjà intervenue à différentes reprises, elle a concessionné les services de navigation, elle a un droit de surveillance, elle a édicté un règlement de navigation. A l'avenir la navigation fluviale devenant un problème suisse de première importance, c'est la Confédération qui seule peut prendre en mains la solution de cet important problème. Sans doute, en vertu de l'art. 23 de la constitution fédérale, certaines compétences sont déjà données à la Confédération, qui peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics intéressant la Suisse ou une partie considérable du pays. C'est en se basant sur cet art. 23 de la constitution qu'on avait accordé en 1896 un million pour un canal qui devait aller à Huningue; cette subvention a été annulée en 1902 parce qu'il y a eu une opposition des chemins de fer d'Etat allemands. C'est toujours en se basant sur l'art. 23 de la constitution qu'on a accordé 486,000 frs. en 1907 et 1910 pour le quai de déchargement à Bâle et que tout récemment les Chambres ont voté un crédit important pour la construction du port de Huningue. Quoi qu'il en soit il est certain que l'art. 23 de la constitution n'avait pas pu prévoir des travaux de l'importance et de l'envergure de ceux qui sont envisagés pour la navigation internationale et comme ces questions ne peuvent se traiter que par voie diplomatique ou par entente avec les pays voisins, il est nécessaire que ce soit la Confédération qui soit armée pour pouvoir mener à bien toutes ces questions. C'est pour cela que le Conseil fédéral vous a proposé un article constitutionnel qui, je l'espère, sera adopté par le peuple suisse, avec la même unanimité qu'aux Chambres. Cette question de principe tranchée la tâche future de la Confédération sera considérable. La législation fédérale aura à déterminer quelles sont les voies de navigation à établir, comment les établir (canaux ou cours d'eau), elle aura à s'occuper de toutes les installations accessoires, des ports, des questions de sécurité et d'entretien des voies fluviales, des conditions juridiques de la navigation, des rapports entre les armateurs et l'équipage, des questions de jonction avec les chemins de fer pour le trafic et les taxes, des questions de dommages causés à des tiers, des assurances d'une flotte de commerce, d'un pavillon suisse, de l'organisation financière, etc. etc.

Vous voyez qu'il y a pour la Confédération une tâche énorme en perspective une fois l'article constitutionnel adopté. Ce sera l'oeuvre du département de

l'intérieur, de son service des eaux, secondé par un personnel technique et juridique. Il devra se mettre de suite à la tâche pour étudier successivement tous ces programmes se rattachant à la navigation.

Je souhaite pour ma part que dans un avenir pas trop éloigné nous puissions arriver à conclure avec nos voisins des conventions préliminaires pour la libre navigation sur le Rhin et sur le Rhône, et plus tard du côté de l'Adriatique afin d'assurer à notre pays comme je l'ai dit au début, une indépendance économique dont il a le plus grand besoin. C'est là une oeuvre nationale au premier chef et un des problèmes les plus importants que nous puissions avoir à résoudre. Il entraînera pour la Confédération des sacrifices financiers très importants et il est nécessaire que le peuple et les cantons soient appelés à se prononcer sur le principe. Ils manifesteront ainsi clairement l'intérêt qu'ils portent à ce problème si importante pour l'avenir économique de notre pays et pour le développement de la Suisse après la guerre.

Das Eintreten wird stillschweigend beschlossen.  
(L'entrée en matière est décidée tacitement.)

Abstimmung. — Votation.

Für Annahme des Verfassungsartikels 30 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

**Sitzung vom 2. Oktober 1918,  
vormittags 9 Uhr.**

*Séance du 2 octobre 1918, à 9 heures  
du matin.*

Vorsitz: } Hr. Bolli.  
Présidence: }

## 940. Besoldung des Bundesrates und des Kanzlers.

*Traitement des Conseillers fédéraux et du Chancelier.*

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates, Seite 407 ff.  
— Voir les débats du Conseil national, page 407 et suiv.)

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

**Düring**, Berichtstatter der Kommission: Vor Ihnen liegt ein Beschluss des Nationalrates vom 1. Oktober 1918 betreffend die Besoldung des Bundesrates und des Kanzlers der Eidgenossenschaft. Laut diesem Beschluss soll der Jahresgehalt der Mitglieder des Bundesrates erhöht werden von Fr. 18,000 auf 25,000 Franken. Die Zulage für den Bundespräsidenten bleibt wie bisher bei Fr. 2000. Die Besoldung des Kanzlers erfährt eine Erhöhung von Fr. 13,000 auf 18,000. Der Beschluss soll vom 1. Januar laufenden Jahres an Wirkung haben. Er unterliegt dem Referendum.

Der Beschluss des Nationalrates ist die Folge einer Motion, die von Mitgliedern aller Fraktionen, ausgenommen der sozialdemokratischen, eingereicht worden ist. Die Motion hatte die Form eines formulierten Bundesbeschlusses. Sie wurde erheblich erklärt und es wurde unter Bezug auf Art. 40 bzw. 74 der Geschäftsordnung mit  $\frac{2}{3}$  Stimmen sofortige Behandlung beschlossen und der Antrag in der Redaktion der Motion angenommen. Es beliebte also dem Nationalrat ein beschleunigtes Verfahren, obschon eine Intervention oder eine Solidaritätserklärung von seite eines Föderativverbandes kaum zu befürchten gewesen wäre.

In unserem Rate ist die Angelegenheit gestern der Finanzkommission überwiesen worden. Sie hat die Vorlage heute behandelt und beantragt Ihnen, einzutreten und mit einer einzigen redaktionellen Abänderung zuzustimmen.

Zur Begründung wird nicht viel zu sagen sein. Eine Orientierung über die bisherige Entwicklung der Bundesratsbesoldungen mag Sie vielleicht interessieren. Der erste Bundesrat, gewählt 1849, erhielt laut Bundesbeschluss vom Jahre 1848 eine Besoldung von Fr. 5000 alte Währung = 7250 Fr. neue Währung, der Bundespräsident Fr. 6000 alte Währung = Fr. 8700 neue Währung, der Kanzler Fr. 4000 alte Währung = 5800 Franken neue Währung, dazu freie Wohnung. 1857 beliebte eine Erhöhung der Besoldung der Bundesräte auf Fr. 8500, des Bundespräsidenten auf Fr. 10,000 und des Kanzlers auf Fr. 6000. So blieb es bis 1872. Damals wurde die Besoldung des Bundesrates erhöht auf Fr. 12,000, diejenige des Bundespräsidenten auf Fr. 13,500 und diejenige des Kanzlers auf Fr. 9000. Im Jahre 1882 wurde die Besoldung des Kanzlers auf Fr. 11,000 erhöht, wogegen die freie Wohnung in Wegfall kam. Dann haben wir wiederum eine Pause bis 1900. Damals wurde die Besoldung der Mitglieder des Bundesrates festgelegt auf 15,000 Fr., diejenige des Bundespräsidenten auf Fr. 17,000, des Kanzlers auf Fr. 12,000. Es mag dabei daran erinnert werden, dass damals der Versuch gemacht wurde, die Besoldung endgültig durch die Bundesversammlung festlegen zu lassen, sie also einer allfälligen Volksabstimmung zu entziehen. Der Versuch scheiterte, speziell auch am Widerstand des Ständerates.

Im Jahre 1912 hatten wir sodann eine Motion Häberlin und Mitunterzeichner im Nationalrat und parallel eine solche des gegenwärtigen Bundespräsidenten, Herrn Calonder, im Ständerat. Die Motion hatte wiederum die Form eines formulierten Bundesbeschlusses. Die Motionäre beantragten eine Erhöhung auf Fr. 20,000. Die bestellten Kommissionen hatten Bedenken gegen eine derartige Erhöhung und beantragten ihrerseits Festsetzung der Besoldung der Mitglieder des Bundesrates auf Fr. 18,000. Das wurde beschlossen. Der Bundespräsident erhielt Fr. 20,000, der Kanzler Fr. 13,000.

In jüngster Zeit ist die Frage einer neuerlichen Erhöhung dieser Besoldungen in den Finanzkommissionen besonders wiederholt zur Sprache gekommen. Man war eing darin, dass eine wesentliche Erhöhung begründet sei, hatte aber Bedenken formeller Natur, und zwar speziell nach der Richtung, ob die Finanzkommissionen als Kommissionen zur Stellung eines derartigen Antrages kompetent seien, oder ob dies nicht vielmehr der Initiative der einzelnen Mitglieder überlassen werden solle.

**Revision der B. V. (Gesetzgebung über die Schifffahrt).**

**Révision de la C. F. (Législation sur la navigation).**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1918
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	809
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.09.1918
Date	
Data	
Seite	142-147
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 630

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.