Transhelvetischer Kanal und allgemeine Fragen zur Einführung einer schweizerischen Binnenschifffahrt

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **47 (1955)**

Heft 3

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-921939

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ungeschmälert erhalten wollen. Die Frachtvergünstigungen der SBB für Importe ab italienischen Häfen und die zahllosen Ausnahmetarife ausländischer Bahnen bilden für die Rheinschiffahrt sehr ernste Bedrohungen. In diesem Konkurrenzkampf befinden sich die *Bahnen* als öffentliche Unternehmungen in einer weit *günstigeren Lage;* Bahndefizite müssen schließlich vom Steuerzahler übernommen werden, während Reedereidefizite unweigerlich unter den Hammer führen.

Eine gewisse Konstanz in den Frachtsätzen liegt weit mehr im Interesse seriöser Importeure als jenes Frachtenchaos, bei dem spekulativ mit dauernd ändernden Tagesfrachten gerechnet werden muß. Schließlich kann auch keine Rede davon sein, daß die Reedereien, wie in einer Tageszeitung zu lesen war, vom Unternehmer zum bloßen Quotenverwalter herabsinken. Der Unsinn dieser Behauptung ist jedem offenbar, der die Vielseitigkeit der Rheinschiffahrt einigermaßen kennt und weiß, welche Anforderungen der Betrieb einer Flotte, die Führung des «internationalen» fahrenden Personals und die qualitative Befriedigung der schweizerischen Kundschaft stellen.

VI. Die Auswirkungen auf die internationale Rheinschiffahrtspolitik

Weit schwerer als die Auswirkungen auf die schweizerische Wirtschaft wiegen die politischen Konsequenzen aus der «Rheinfelder Poolvereinbarung». Mit der Unterzeichnung haben die im deutschen und französischen Verkehr maßgebenden Reedereien sich verpflichtet, auch diesen Verkehr auf privatwirtschaftlicher Grundlage zu ordnen und dabei, im Sinne des Gegenrechts, die *Interessen der schweizerischen Schiffahrttreibenden* angemessen *zu berücksichtigen.* Schließlich richten alle beteiligten Reedereien, auch die deutschen, mit der «Rheinfelder Poolvereinbarung» einen dringenden Appell an das deutsche Verkehrsministerium, alle staatlichen Beschränkungen des innerdeutschen Rheinverkehrs aufzuheben zugunsten des nun auf privatwirtschaftlicher Grundlage entstehenden allgemeinen Verständigungswerkes.

*

Jacob Burckhardt sagt in seinen Weltgeschichtlichen Betrachtungen, daß jede Macht, solange das äußere Wachstum dauere, nach völliger Ausrundung und Vollendung strebe und kein Recht des Schwächeren für gültig halte; auf die Dauer werde sie aber ihre Lebensfähigkeit nur beweisen, wenn sie sich aus Gewalt in Kraft verwandle. Möglicherweise gilt dieser Gedanke im übertragenen Sinne auch für die westeuropäische Wirtschaft, in der die Rheinschiffahrt einen kleinen, dank der Mannheimer Akte aber seit 1868 leuchtenden Mosaikstein bildet.

Dr. H. Wanner, Basel

(Aus «NZZ» Nr. 3308/1954.)

Transhelvetischer Kanal und allgemeine Fragen zur Einführung einer schweizerischen Binnenschiffahrt

DK 656.62 (494)

Erfreulich zahlreich sind die Pressekommentare, die ausgelöst worden sind durch die anläßlich des Erscheinens seines Wirtschaftsberichtes zum Projekt eines Transhelvetischen Kanals vom Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband (SRRS) organisierte Pressekonferenz vom 2. Juli 1954 in Bern. Der Verband schuldet somit der Presse warmen Dank für das große Interesse, das sie seiner neuesten Publikation entgegengebracht hat. Seine Dankbarkeit zollt er insbesondere den Zeitungen der romanischen Schweiz, die mit wenigen Ausnahmen die Studienresultate mit Wohlwollen und unter dem Gesichtswinkel einer konstruktiven Kritik besprochen haben.

Leider unterscheiden sich die meisten Meinungsäußerungen der Pressevertreter der alemannischen Schweiz von denjenigen der welschen Kantone in dem Sinne, als ihr Grundton auf eine maximale Skepsis abgestimmt wurde, die ihre Begründung in der von den Kommentatoren leider allzu einseitig angewandten und auf rein buchhaltungstechnische Prinzipien sich stützende Kritik des im stark gekürzten Wirtschaftsbericht veröffentlichten Zahlenmaterials findet.

Die von der Studienkommission des Verbandes redigierten Vernehmlassungen zu den von ihr unbeeinflußten, individuellen Ergebnissen der Untersuchungen ihrer entweder neutralen oder gar gegen die Schiffahrt eingestellten Sachverständigen aus den verschiedenen Fachgebieten fanden entweder überhaupt keine Beachtung oder wurden als zu optimistische «Spekulationen» abgelehnt.

Nun ist ja die Schweiz ein reines Binnenland und erst die beiden letzten Weltkriege haben dazu geführt, daß sich auch unsere Schweizerflagge auf den Weltmeeren zeigt. Das hat aber noch nicht dazu geführt, daß sich nun die konservativen Durchschnittsschweizer zu wirklichen Wasserratten gewandelt haben. Schiene und Straße sind uns, wenigstens heute, viel vertrautere Verkehrsträger als das Wasser, und es brauchte seinerzeit schon den Wagemut und starken Glauben eines Gelpke, um der Rheinschiffahrt wenigstens wieder den Weg bis Basel zu öffnen. Über die ungeahnte Entwicklung, die die Häfen Basels seit der Ankunft des ersten Groß-Güterboots bis heute durchgemacht haben, braucht an dieser Stelle kein Wort mehr verloren zu werden, sprechen doch die über den Basler Hafenverkehr periodisch veröffentlichten Umschlagsziffern Bände.

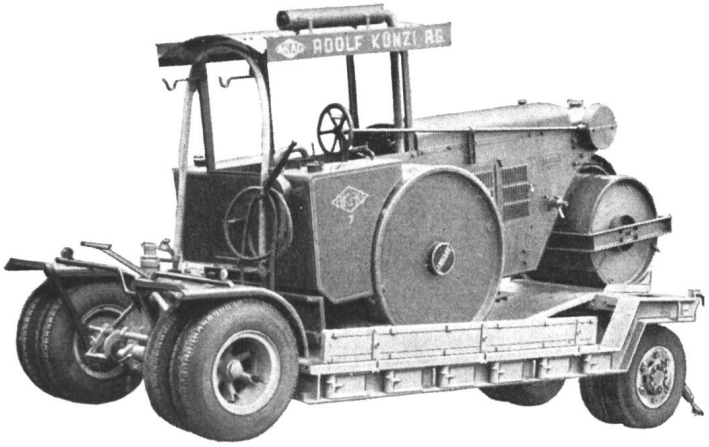
Der Glaube von Ing. Gelpke ist also nicht enttäuscht worden. Es ist vor allem sein Verdienst, wenn heute beinahe die Hälfte des gesamten schweizerischen Imports auf dem Wasserweg nach Basel kommt, ein Ergebnis, das weder er noch seine Gegner in ihren kühnsten Träumen je erwartet hätten.

Die heutigen Basler Hafenanlagen sind denn auch nicht entstanden auf Grund von langwierigen, wirtschaftlichen Untersuchungen und Statistiken, fehlten doch damals erst recht alle Möglichkeiten, zuverlässige Aussagen über die mutmaßliche und einen längeren Zeitraum umfassende Entwicklung und den voraussichtlichen volkswirtschaftlichen Nutzen eines solchen Bauvorhabens zu machen.

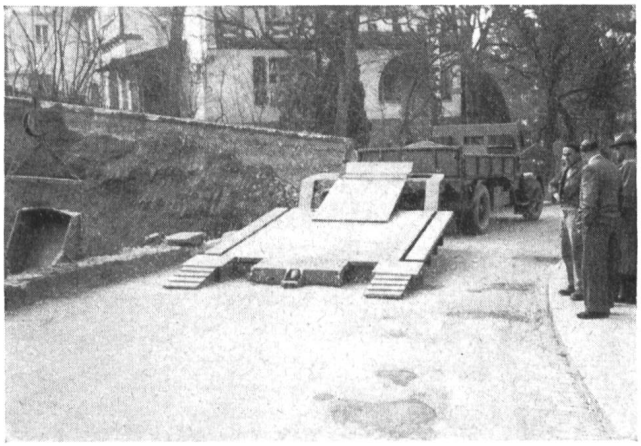
Hätte man aber damals in Basel eine solche Entwicklung wirklich vorausgesehen und vorausberechnen, d. h. nachweisen können, daß der volkswirtschaftliche

TIEFGANG-SCHWERTRANSPORT-ANHÄNGER

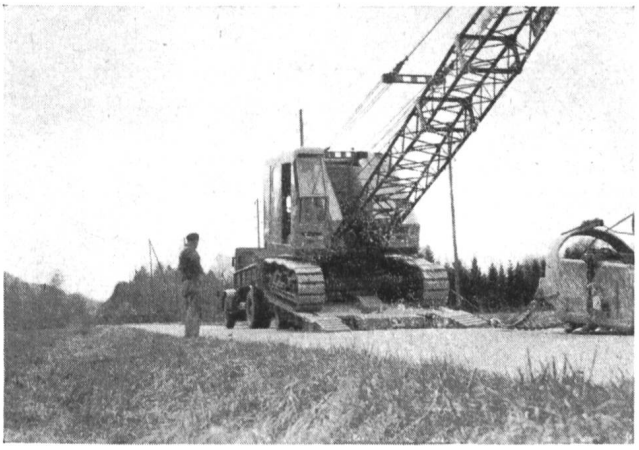
✣ Pat. ✣ **Burkhardt** BURGDORF **bis ca. 23 t Nutzlast**



für Walzen-, Bagger-, Trax-, Schneefräsentransporte und für alle anderen Schwertransporte im Bau- und Transportgewerbe



Hinterachse wegnehmbar, Brücke absenkbar und hydraulisch hebbar. Anhänger in Bereitschaft zum Beladen mit Bagger



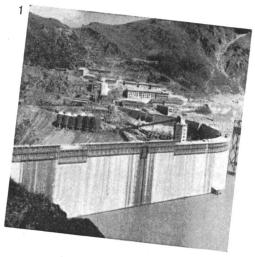
Abladen des Baggers auf der Baustelle, Brücke abgesenkt, Hinterachse ausgefahren

Verlangen Sie Prospekt!

BURKHARDT & CIE., BURGDORF

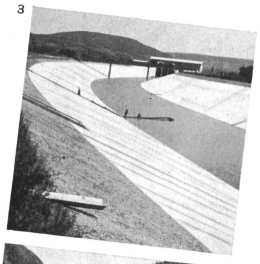
Kipper-, Anhänger- und Maschinenbau Telephon (034) 2 23 67

1

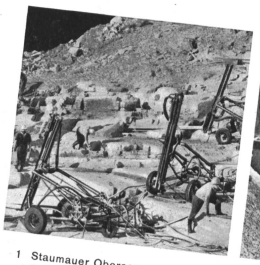


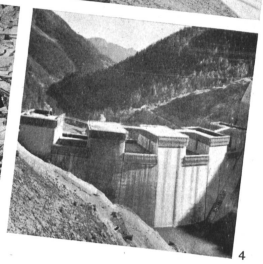
Besuchen Sie unseren Stand
an der Baumaschinen-Messe in
Zurich (Albisgütli)
vom 25. März bis 3. April 1955

3



2





4

1 Staumauer Oberaar
Bauleitung Oberhasli AG

2 Staumauer Zervreila
Bauleitung Motor Columbus AG
Ingenieurbureau Kälin, Meilen

3 Kraftwerk Wildegg-Brugg
Bauleitung N. O. K.

4 Staumauer Sambuco
Bauleitung Ingenieurbureau Kaech

5 Staudamm Castiletto, Marmorera
Bauleitung Bureau für
Wasserkraftanlagen der Stadt Zürich

6 Barrage Mauvoisin
Bauleitung Elektro-Watt

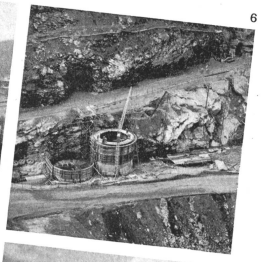
7 Staumauer Räterichsboden
Bauleitung Oberhasli AG

8 Flughafen Kloten
Bauleitung Baubureau des
Kantons Zürich

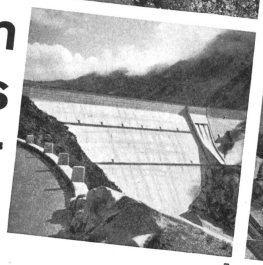
Alle diese Baustellen wurden von Charles Keller beliefert

5

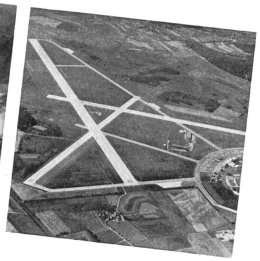
6



**Charles
Keller
Baumaschinen
Zürich**



7



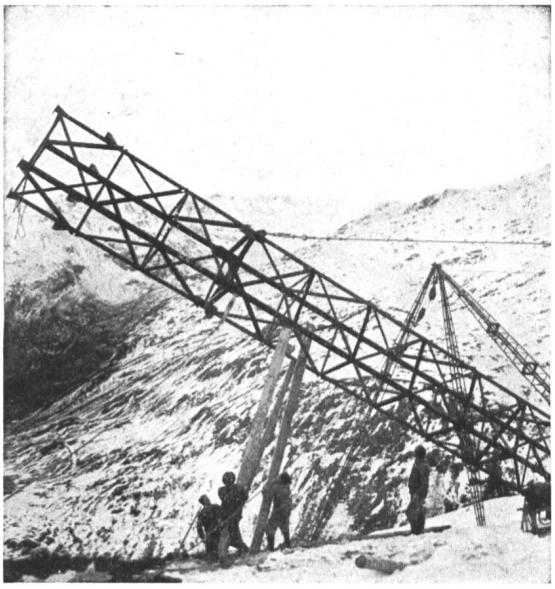
8

17 Industrie-Gruppen in 21 Hallen

Tageskarten à Fr. 2.50 am 20., 21., 22. April ungültig
Besondere Einkäufertage am 20., 21., 22. April
Einfache Bahnbillette auch für die Rückfahrt gültig

Verlangen Sie den Messekatalog, das Nachschlagewerk des ganzen Jahres

Schweizer Mustermesse Basel 16.-26. April 1955



Eisenkonstruktionen und Blecharbeiten aller Art, Brücken, Masten, Dachkonstruktionen, Eisen-Fenster usw.

PAUL WEBER, EISENBAU

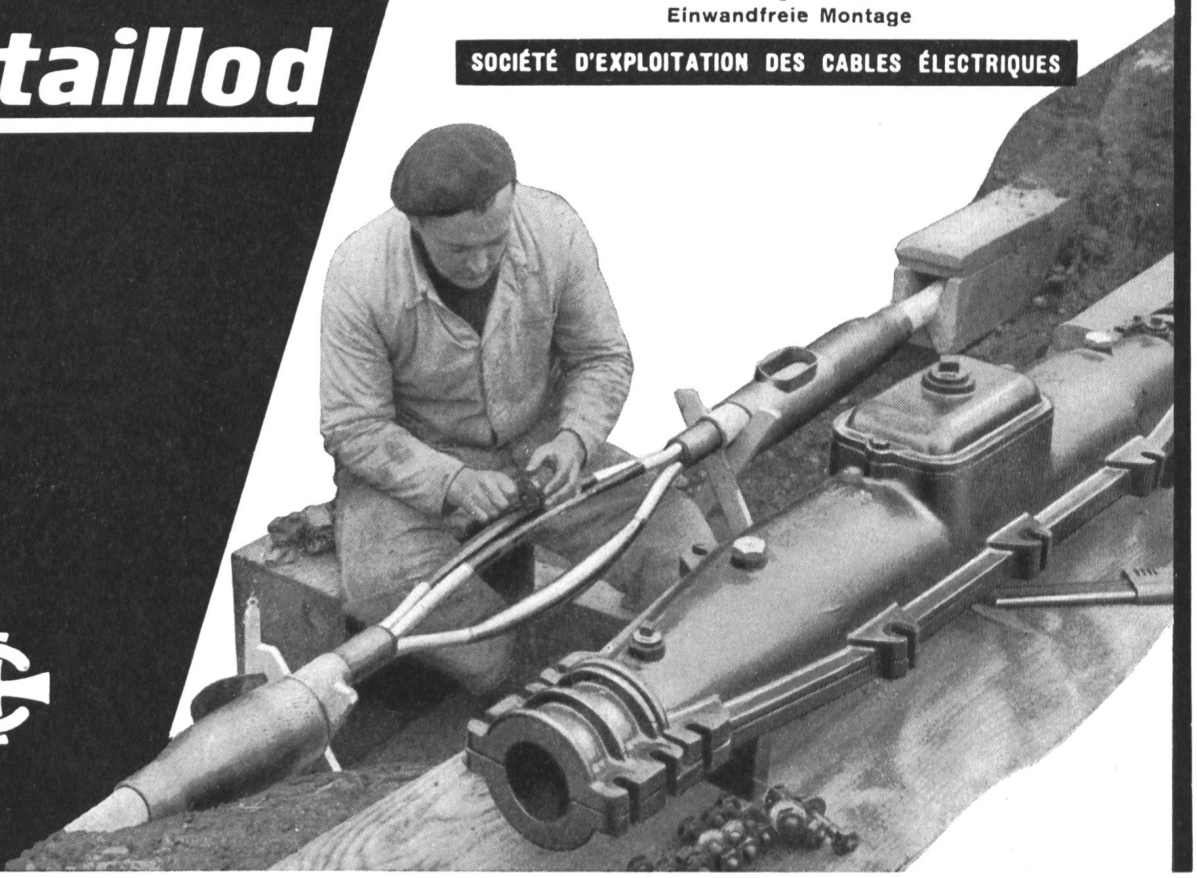
Seewen-Schwyz
Telefon (043) 3 10 70

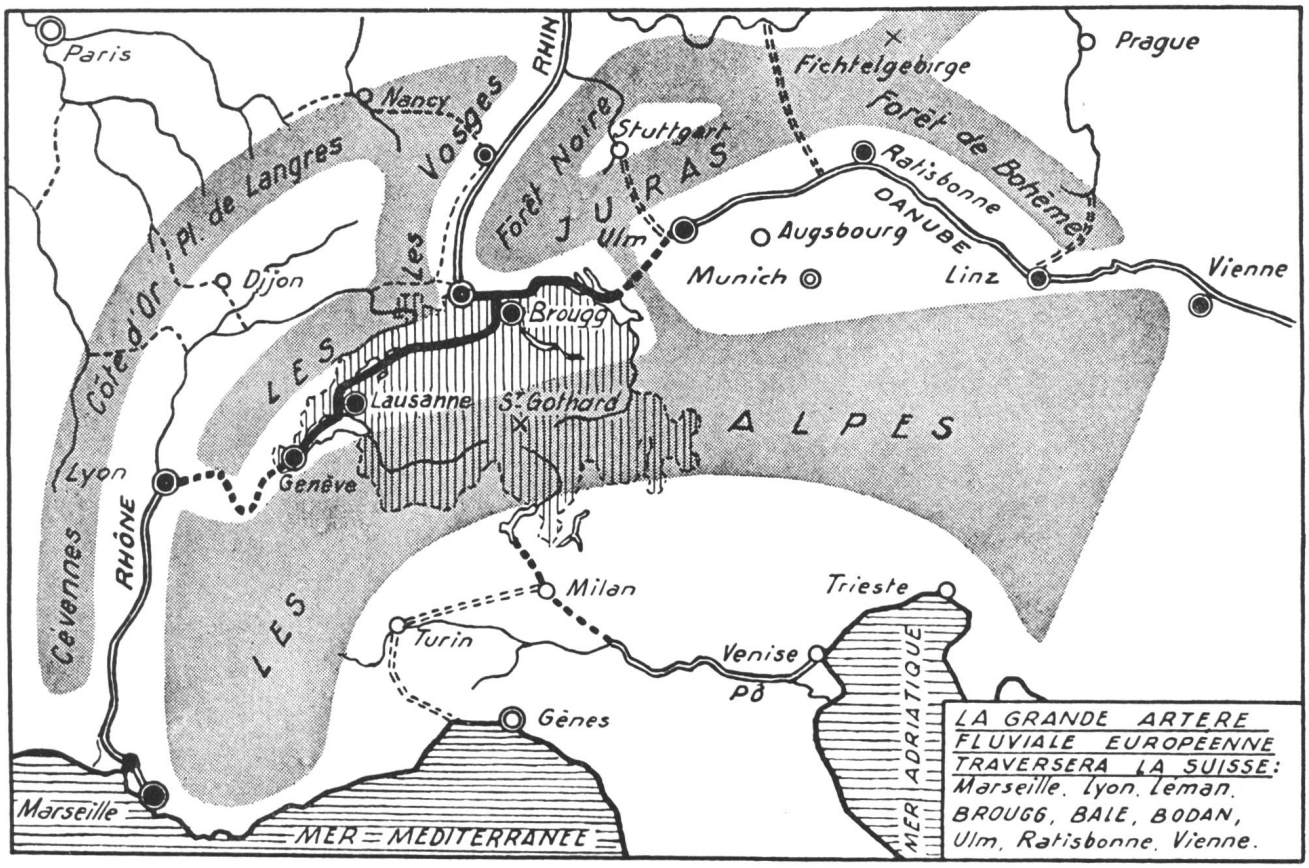
Cortaillod hat von jeher den beiden wichtigsten, die Betriebssicherheit von Kabelarmaturen bestimmenden Faktoren, die größte Aufmerksamkeit geschenkt:

Erstklassiges Material
Einwandfreie Montage

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES CABLES ÉLECTRIQUES

Cortaillod





Nutzen die für die Verzinsung und Amortisation der zu Gunsten der Rheinschiffahrt notwendigen öffentlichen und privaten Mittel übersteigt, so wäre es wohl kaum dazu gekommen, daß man heute den Umschlag der auf dem Wasser ankommenden Güter auf Bahn und Straße sowohl am Klybeckquai, als in den Hafenbecken von Kleinhüningen und im Auhafen von Birsfelden vornehmen muß; es steht doch außer Zweifel, daß eine einzige, zentrale Hafenanlage, die den gesamten heutigen und auch künftigen Verkehr aufzunehmen imstande gewesen wäre, rationeller und wirtschaftlicher gearbeitet hätte, als die Vielzahl der heutigen baslerischen Hafenplätze.

In diesem Zusammenhang ist außerdem zu beachten, daß die ständige Zunahme der Umschlagsziffern in den Basler Hafenanlagen dort zeitweise zu Leistungen zwingt, die die Belegung pro Laufmeter Quai und pro Jahresumschlag schon stark über die Normalziffern, wie sie der Fachmann seinen Vorausberechnungen der Quailängen zugrunde zu legen gewohnt ist, hinaus erhöhen, ein Anzeichen dafür, daß ohne die Schaffung neuer Anlegemöglichkeiten eine wesentliche Steigerung der jährlichen Umschlagsziffern bald nicht mehr möglich sein wird.

Aber nicht nur Basel ist von der stürmischen Entwicklung seines Rheinhafenverkehrs überrascht worden. Dieselben Erfahrungen machten die beiden Hafenanlagen unterhalb Basels, nämlich Straßburg und Kehl, deren Beeinträchtigung man ganz allgemein für den Zeitpunkt der Eröffnung des Hafens von Basel befürchtete; heute hat man aber schon Mühe, genügend neues Gelände für ihre künftige Vergrößerung bereit zu stellen.

Auf dem Neckar zeichnet sich dieselbe Entwicklung ab. In bezug auf seinen Hafen von Heilbronn erinnern wir uns, daß seinerzeit die Notwendigkeit dieser Anlage sehr umstritten war, wie überhaupt die Wirtschaftlichkeit der Schiffbarmachung des Neckars angezweifelt wurde. Im Gegensatz zu diesen pessimistischen Äußerungen ist der Hafen von Heilbronn nach nur 13jähriger Betriebszeit heute schon in den dritten Rang der deutschen Flußhafenanlagen aufgerückt, während der Hafen von Duisburg an erster, derjenige von Mannheim an zweiter Stelle steht.

Aus dem Gesagten geht einwandfrei hervor, daß es eine Illusion wäre, zu glauben, es sei auf Grund des bisherigen Standes der Wahrscheinlichkeitsberechnung möglich, exakte Zahlen in bezug auf die künftige Entwicklung des Verkehrs und eindeutige Zukunftsprognosen über die Aussichten der verschiedenen Verkehrsträger zu Wasser, Schiene, Straße oder Luft aufzustellen. Diese Entwicklung hängt von Faktoren ab, die weitgehend durch die politische Weltlage und den Grad der Prosperität der gesamten Weltwirtschaft beeinflußt werden, so daß wohl Schätzungen über das künftige Verkehrsvolumen, die auf möglichst realistischen Annahmen beruhen und sich auf statistische Erhebungen über den bisherigen Verkehr stützen können, angestellt, aber keine eindeutige Voraussagen über das Verkehrsvolumen der Zukunft abgegeben werden können.

Denselben heiklen Problemen begegnen wir übrigens auch auf dem Gebiete des Städte- und Überlandstraßenbaues, wo uns die unaufhaltsame Zunahme des motorisierten Verkehrs vor die größten Schwierigkeiten stellt. Wohl haben während des Krieges Expertenkommissionen auf Grund von Zählungen versucht, die Größe des künftigen Straßenverkehrs zu erfassen und mit Hilfe

dieser Erhebungen die Projekte eines entsprechenden Straßenausbaues aufzustellen. Leider wurden aber diese Erhebungen und die daraus abgeleiteten Ausbauprojekte von gewissen Wirtschaftssachverständigen als übertrieben großzügig kritisiert und abgelehnt. Heute verursacht diese damalige Unterschätzung der Entwicklungsmöglichkeiten des Straßenverkehrs unsern Kantons- und Landesbehörden die allergrößten Schwierigkeiten. Ähnliche Überraschungen haben wir in der Schweiz auch beim Wohnungsbau und bei der Versorgung unseres Landes mit elektrischer Energie erlebt, so daß man wohl erwarten dürfte, es würde die Öffentlichkeit dem seriösen und unvoreingenommenen, aber heiklen Versuch des SRRS, der Wirtschaftlichkeit einer künftigen Wasserstraße Rhone—Rhein eine Prognose zu stellen, einiges Verständnis entgegenbringen und sich der natürlichen Grenzen eines solchen Versuchs bewußt bleiben, spricht doch selbst der Bundesrat in seiner Botschaft vom 1. April 1947 an die Bundesversammlung von einer «ziemlich heiklen Studie, die der Bund dem SRRS mit dem Auftrag zur Untersuchung der wirtschaftlichen Bedeutung einer allfälligen Wasserstraße quer durch die Schweiz überbinden wolle».

Mit den genannten Schwierigkeiten hat sich die Studienkommission, die zu Vernehmlassungen der von ihr begrüßten, unabhängigen Fachexperten Stellung zu nehmen hatte, nach bestem Wissen und Gewissen auseinandergesetzt. Nach Eingang der Antworten der Sachverständigen auf die ihnen von der Kommission gestellten Fragen kam sie denn auch bald zur Einsicht, daß man die dem SRRS von den Subvenienten übertragene Aufgabe, eine Voraussage über die wirtschaftliche Auswirkung einer Wasserstraße Genfersee—Rhein abzugeben, allzusehr vereinfachen würde, wenn man das Ergebnis der Untersuchungen in Form einer rein zahlenmäßigen Bilanz zur Darstellung bringen und sich damit begnügen wollte, als abschließendes Resultat nur eine Gegenüberstellung der für unsere nationale Wirtschaft positiven und negativen Faktoren eines solchen Bauvorhabens vorzunehmen, ohne gleichzeitig nicht auch auf die Unsicherheit, die gewissen Ergebnissen anhaftet, aufmerksam zu machen. Der gewissenhaften Abwägung der das Resultat stark beeinflußenden Imponderabilien kommt deshalb ganz besondere Bedeutung zu. Dieses Vorgehen verdient um so weniger den Vorwurf allzu optimistischer Spekulationen, als die Fachexperten sich mit Recht vom Prinzip leiten ließen, ihr Zahlenmaterial eher auf Grund zu ungünstiger als zu günstiger Annahmen aufzubauen.

Eine Aufgabe der Zukunft wird es nun sein, in der Öffentlichkeit eine aufgeschlossene, loyale und gründliche Aussprache gerade über den Einfluß dieser Imponderabilien auf die Wirtschaftlichkeit dieses Bauvorhabens zu organisieren. Eine erfolgreiche Abklärung wird aber nur möglich sein, wenn sich dafür auch die Presse ganz zur Verfügung stellt, stehen doch Probleme zur Diskussion, denen die eidgenössischen und kantonalen Behörden, wie noch zu zeigen ist, seit Jahrzehnten ihre Aufmerksamkeit schenkten und die, soweit sie die Schiffahrt betreffen, schon 1908 Gegenstand der Bundesverfassung bildeten. Mit der Annahme des Art. 24bis dieser Verfassung hat nämlich damals auch das Volk dem Prinzip zugestimmt, daß die Interessen einer künftigen schweizerischen Binnenschiffahrt durch Bund und Kantone zu wahren seien.

Es muß immer wieder darauf hingewiesen werden, daß, ganz allgemein, der Ausbau unserer Hauptverkehrsträger für eine fernere Zukunft schon heute vorbereitet werden muß, da teilweise schon heute Entscheide zu fällen sind, welche die künftige Entwicklung unseres Verkehrswesens maßgebend bestimmen.

Bleiben wir für unsere folgenden Ausführungen beim Problem unserer schweizerischen Binnenschiffahrtsstraßen, so ist ein erneuter Hinweis auf die historische Entwicklung dieser Projekte auf Grund der neuesten Erfahrungen über die Kenntnisse der Öffentlichkeit in dieser Angelegenheit nicht überflüssig, darf doch nicht der Eindruck bestehen, als hätte der SRRS spontan und aus reiner Liebhaberei einiger optimistischer Techniker eine schiffbare Verbindung Rhone—Rhein zur Diskussion gestellt, wie das infolge vereinzelter Presseäußerungen vermutet werden könnte.

Mit dem auf Grund des eidg. Wasserrechtsgesetzes erlassenen Bundesratsbeschluß vom 4. April 1923 erklärte der Bund im Einverständnis mit den beteiligten Kantonen u. a. den Rhein, die Aare und die Rhone als schiffbare oder noch schiffbar zu machende Gewässer und erließ gleichzeitig zur Erreichung dieses, auf weite Sicht gesehenen Zieles alle nötigen Vorschriften, um die Behinderung einer künftigen Schiffahrt auf diesen Flüssen auszuschließen.

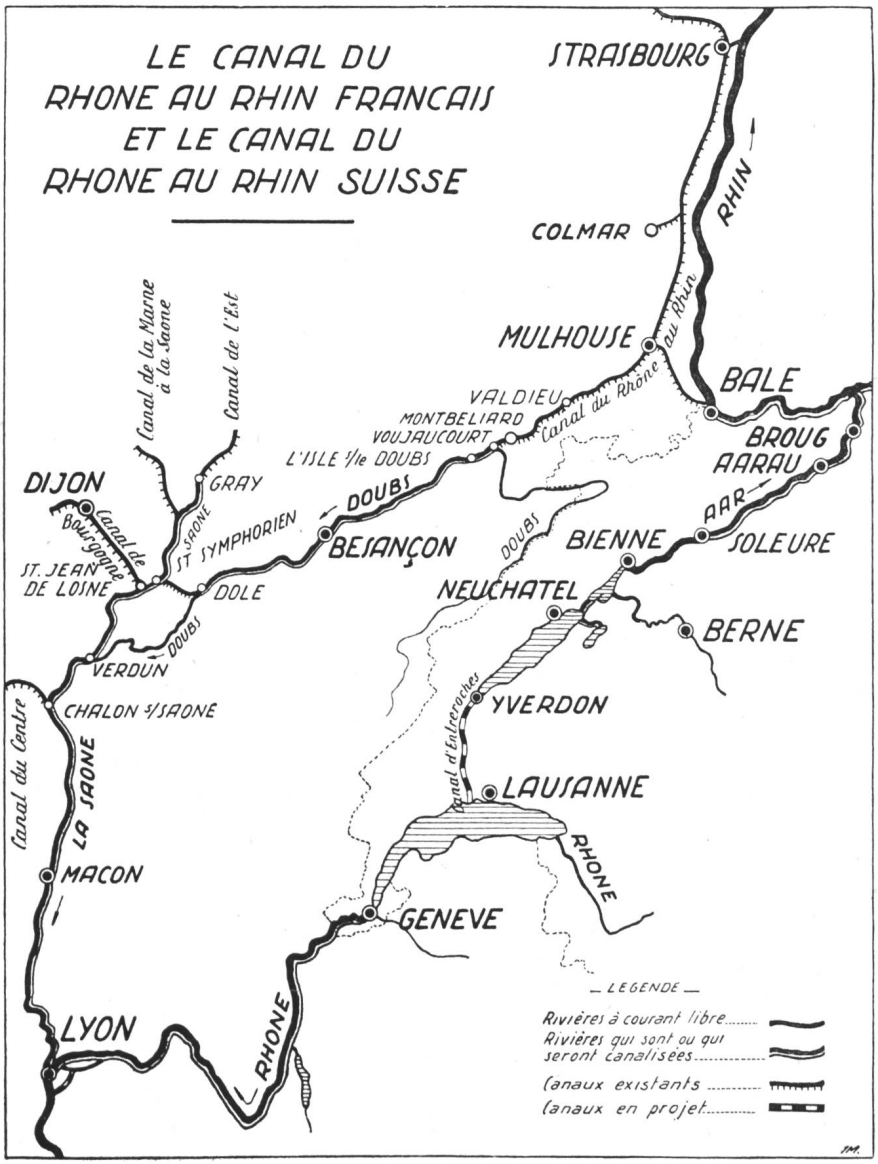
Das eidg. Wasserrechtsgesetz enthält somit vorsorgliche Bestimmungen zu Gunsten einer künftigen schweizerischen Schiffahrt, obschon sich der Gesetzgeber damals darüber im klaren war, daß mit einem sofortigen Ausbau dieser Wasserstraßen nicht gerechnet werden könne. Er war sich aber auch bewußt, daß vor den kommenden Generationen niemand die Verantwortung hätte übernehmen können, die Einführung einer Schiffahrt auf alle Zeiten zu verunmöglichen, indem man eine wilde Verbauung dieser Flüsse durch Kraftwerke, Brücken u. a. m., die für diese Schiffahrt unüberwindliche Hindernisse hätten schaffen können, zuließ.

Den Mut, solche vorsorglichen Maßnahmen auch auf der Rhone zu treffen, fanden unsere Behörden wohl nicht zuletzt auf Grund ihres Wissens um die über 300-jährige Vorgeschichte des Entreroches-Kanals, wie sie im jüngsten technischen Generalbericht des SRRS erwähnt wurde. Der Öffentlichkeit weniger, aber den Gesetzgebern sicher bekannt, war die in der «NZZ» vom 4. August 1954 von Prof. Leo Weisz belegte Tatsache, daß die Idee einer Schiffahrtsstraße Rhone—Rhein auch von *Napoleon* eifrig verfolgt worden ist, ja, daß der französische Gesandte am 26. Dezember 1803 der Tagsatzung einen Vertrag zur Unterschrift unterbreitete, der, immer nach Prof. Weisz, in Artikel 11 bestimmte: «Pour faciliter les relations commerciales des deux puissances, on conviendra des mesures nécessaires *pour établir une communication par eau depuis le Lac de Genève jusqu'à la partie du Rhône* qui est navigable. Les travaux à cet effet seront entreprises à la même epoque.»

Dieser Vertrag wurde von der Tagsatzung tatsächlich auch unterschrieben, nur ging der Stern Bonapartes bald danach für immer unter; die Schweiz fand ihre volle Unabhängigkeit wieder und ihr Interesse am sofortigen Ausbau eines Rhein-Rhone-Kanals erlosch vorläufig. Erst die beiden Weltkriege flößten diesem Projekt neues Leben ein, wobei nicht zuletzt das Interesse Frankreichs an einer Regulierung des Genfersees zu

Zwecken der Kraftnutzung im Austausch mit einer Schiffbarmachung der Rhone die Aufnahme von Verhandlungen zwischen den beiden Ländern begünstigte.

Vom 19. bis 22. Juli 1954 ist übrigens, wie auch der Tagespresse zu entnehmen war, nach längerer Pause die französisch-schweizerische Kommission für die Korrektion der Rhone und die Regulierung des Genfersees wieder einmal zusammengetreten, wobei die Delegationen u. a. mit Genugtuung feststellen konnten, daß die Compagnie nationale du Rhône die wichtigen Korrektionsarbeiten an der unteren Rhone für die Nutzung der Wasserkräfte und die Schiffbarmachung sehr aktiv fortsetzt, während an der oberen Rhone die Zentralen von Seyssel und Génissiat bereits betrieben werden und die Pläne für die Schiffbarmachung des Flußabschnittes Génissiat — Lyon schon weit gediehen sind.



Mit diesen Tatsachen muß sich nun die Presse und damit die Öffentlichkeit vertraut machen, wenn sie in eine ernsthafte Diskussion über all die mit einem solchen Bauvorhaben verbundenen, nicht sehr einfachen und deshalb nicht ohne durch eigenes Studium erworbene Sachkenntnis zu beurteilende Probleme eintreten will. Der SRRS hat sich auf Grund vieljähriger und gewissenhafter Arbeit diese Kenntnis erworben und hat deshalb Anspruch darauf, daß seinen neuesten Publikationen, die den Transhelvetischen Kanal betreffen, auch von der Öffentlichkeit das unvoreingenommene Verständnis entgegengebracht wird, das ihm in so reichem Maß von Bund und Kantonen, von den eidgenössischen Räten und nicht zuletzt auch von all den Subvenienten dieser Verbandsstudien, die zusammen 1 Mio Fr. aufgebracht haben, zuteil geworden ist.

Wenn in dieser dringlichen Weise an die Öffentlichkeit appelliert wird, so deshalb, weil es, im Gegensatz zum Tenor der meisten bis heute erschienenen Vernehmlassungen, nicht damit getan ist, die Berichte des SRRS so nach und nach wieder klanglos in der Versenkung verschwinden zu lassen, womit dem Land, das der Abklärung dieser Fragen nun schon reichlich viel Geld und Zeit geopfert hat, ein schlechter Dienst erwiesen würde.

Wenn man nämlich immer wieder der Meinung Ausdruck geben hört, das Thema Rhone—Rhein sei eine Angelegenheit auf lange Sicht und es werde wohl noch viel Wasser ins Meer fließen, bis Rhone und Aare auch der Großschiffahrt dienstbar gemacht werden, so muß dem allen Ernstes widersprochen werden. Es sei im folgenden kurz der Nachweis für die auch weiter oben schon erwähnte Behauptung geleistet, wonach teilweise schon heute Entscheide gefällt werden müßten, die eng mit den Plänen eines Transhelvetischen Kanals verbunden sind.

Nach jahrzehntelangen Diskussionen um die Ausführung der immer dringlicher werdenden II. Juragewässerkorrektion (II. JGK), von der man die endliche Befreiung der Bevölkerung der Aareebene oberhalb Solothurns von den sich periodisch wiederholenden, großen Überschwemmungen erwarten darf, wird man nächstens zu Vereinbarungen zwischen dem Bund und den interessierten Kantonen kommen, welche die baldige Inangriffnahme dieser Sanierungsarbeiten ermöglichen sollten.

Auf Grund der nach dem Hochwasser von 1944 vom Eidg. Amt für Wasserwirtschaft (A. f. W.) unternommenen, ausgedehnten Studien über die II. JGK stellten nämlich die fünf interessierten Kantone an den Bund 1952 das Gesuch, es möge baldmöglichst eine Korrektion dieser Gewässer vorgenommen werden, die sowohl einer wirksamen Seeregulierung als einer künftigen Schiffahrt auf der Zihl und der Aare zwischen Nidau und Bernerschachen dienlich sei. Das A. f. W. untersucht zurzeit die Frage, ob als erste Etappe wenigstens eine Seeregulierung vorgenommen werden könnte, nach-

dem praktisch die Schiffahrt auf der Aare wohl erst nach Ausführung der II. JGK aufgenommen werden kann. Auch die Ausführung der für die Schiffahrt vorzusehenden, besonderen Uferverbauungen könnte nach Meinung des Amtes eventuell zurückgestellt werden, bis diese über Brugg hinaus gelangt ist.

Hingegen wird man sich die Frage stellen müssen, ob, sofern sich in nächster Zeit kein Konzessionsbewerber für das vom SRRS projektierte Kraftwerk Bernerschachen zeigt, nicht trotzdem dort wenigstens schon das Wehr erstellt werden könnte, das die regulierende Wirkung auf den Abfluß der Aare zwischen Nidau und Bernerschachen ausüben würde, wie das vom projektierten, kompletten Kraftwerk Bernerschachen erwartet wird. Es bestehen auch noch andere, provisorische Lösungsmöglichkeiten für dieses Problem, das zurzeit Gegenstand der Diskussion zwischen Bund und Kantonen bildet, nachdem der Bundesrat vor dem Nationalrat kürzlich die Erklärung abgab, daß er im Prinzip bereit sei, den Räten einen Antrag auf Gewährung eines Bundesbeitrags im Rahmen der praktischen Möglichkeiten einzubringen.

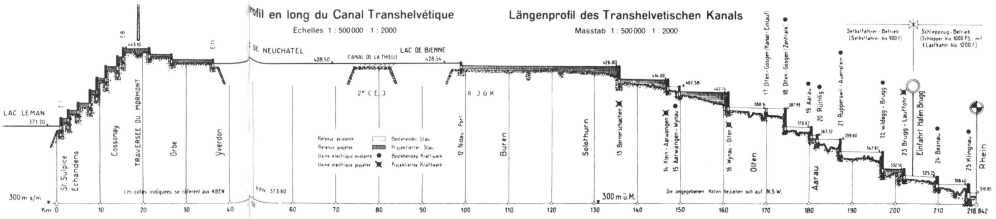
Bei der Behandlung dieser Fluß- und Seeregulierungsfragen wird man sich aber zum mindesten bald darüber klar werden müssen, ob auf der von der Korrektion betroffenen Strecke die Möglichkeit der Einführung einer Großschiffahrt auf alle Zukunft gewahrt bleiben soll oder nicht. Diese Abklärung kann aber nur im Rahmen einer weitsichtigen und verantwortungsbewußten Schiffahrtspolitik erfolgen. Den Rahmen zu schaffen ist ein dringendes Postulat aller derjenigen, die sich von der weiteren Entwicklung des Verkehrs und der ihm dienenden Verkehrsträger nicht überraschen lassen wollen.

Im Zusammenhang mit der II. JGK und auch wegen des weitgehenden Ungenügens für den heutigen Verkehr müssen nächstens etwa zehn Brücken über den Zihl- und Nidau-Büren-Kanal bzw. über die Aare zwischen Büren und Solothurn neu- oder umgebaut werden, deren Konstruktionen weitgehend vom Entscheid abhängen, ob auf die künftige Schiffahrt Rücksicht zu nehmen ist oder nicht.

Heute noch wacht der Bund streng darüber daß die Kantone und Gemeinden ihre Brücken über Gewässer, die nach Bundesbeschluß vom 4. April 1923 zu den schiffbar zu machenden Gewässern gehören, nach Höhe über dem höchstschiffbaren Wasserstand und nach Öffnungsweiten den zu Gunsten der Schiffahrt aufgestellten Vorschriften anpassen. Die Nichtbeachtung dieser Normen geht zu Risiko und Lasten der für diese Brükkenbauten verantwortlichen Kantons- und Gemeindebehörden.

Will aber die bisherige vor- und weitsichtige Schiffahrtspolitik unserer Behörden vom Volk nicht mehr gutgeheißen werden und verlangt es nach einer 46jährigen Gültigkeit dieser Verordnungen ihre nachträgliche Aufhebung, ein Beschluß, der nur bedauert werden könnte, so sind auch alle öffentlichen bisherigen Auflagen zu Gunsten einer künftigen Schiffahrt aufzuheben, da sie volkswirtschaftlich keine Berechtigung mehr hätten.

Die Lage dieser Brücken ist auf dem Land außerdem wieder abhängig von Erwägungen über den weiteren Ausbau unseres Straßennetzes, in den Ortschaften und Städten von den städtebaulichen Planungen auf



längere Sicht. In diese Planung auf längere Sicht gehört auch die vorsorgliche und rechtzeitige Bereitstellung von Gelände für die vom Verband vorgesehenen Hafenbauten, wobei die Ausscheidung dieses Industriegeländes wieder in Einklang zu bringen ist mit den heute doch schon in allen wichtigen Siedlungen vorhandenen und laufend nachgeführten Bebauungsplänen.

Mit der fortwährenden Steigerung des Verbrauchs elektrischer Energie wird man außerdem entsprechend bald auch an den Bau der vom SRRS vorgeschlagenen Projekte für die Erstellung neuer Kraftwerke auf der Aare zwischen Wangen a. A. und Stilli bei Brugg denken müssen, Projekte, die von der Annahme ausgehen, es sei die ganze Aare einmal schiffbar zu machen.

In Genf wurde kürzlich ein Wettbewerb über die Ausbildung der Straßenkreuzung des Quai du Mt Blanc mit der gleichnamigen Brücke und der zu dieser Kreuzung führenden Zufahrtsstraßen ausgeschrieben. Anläßlich dieser Neuordnung ist dann auch die Brücke selbst dem modernen Verkehr besser anzupassen. Die Wettbewerbsteilnehmer richteten nun an die zuständigen Behörden die Anfrage, ob sie in ihren Projekten auch die zukünftige Flußschiffahrt auf der Rhone zu berücksichtigen hätten, worauf man ihnen antwortete, es sei nicht notwendig, diesem Problem schon heute Aufmerksamkeit zu schenken! Diese Antwort ist äußerst befremdend, nachdem der Bund, der Kanton und die Stadt Genf schon seit Jahren ganz bedeutende Summen aufgewendet haben, um die Ausbaupläne der Rhone und deren Schiffbarmachung zu fördern, bzw. die Möglichkeit, die Schiffahrt durch die Stadt Genf hindurch in den Genfersee zu führen, abzuklären. Wäre es wirklich zu verantworten, mit dem neuesten Wettbewerb den seinerzeit beim Genfer Ideenwettbewerb 1943/44 des SRRS mit dem 3. Preis ausgezeichneten Vorschlag, die Großschiffahrt über den linken Rhonearm in den See zu leiten, für immer zu verunmöglichen?

Diese wenigen Beispiele — es gibt deren noch viele — mögen zeigen, daß eine rechtzeitige und umsichtige Landes-, Regional- und Ortsplanung heute im Bereich des Transhelvetischen Kanalprojektes gar nicht mehr möglich ist, ohne auf dieses Projekt, dessen Durchführung zum mindesten auf lange Sicht gewahrt bleiben sollte, Rücksicht zu nehmen. Baldige Entscheide sind also über diese Hauptfrage fällig, wenn wir verhindern wollen, daß aufs Neue all die vielen Studien und das viele Geld nutzlos vertan bleiben. Darum auch die Forderung des SRRS, es möge dem Projekt einer Wasserstraße Rhone—Rhein von den zuständigen Behörden der Charakter eines *verbindlichen Richtplanes* verliehen werden, wozu allerdings in der Schweiz meistens noch die gesetzlichen Grundlagen fehlen. Als Vorbild einer solchen vorsorglichen Maßnahme könnte beispielsweise die von Frankreich am 15. Juni 1943 erlassene Vorschrift dienen, welche die Sicherung der Ausführbarkeit von wichtigen Projekten auf dem Gebiete der Landes- und Regionalplanung auf mindestens eine Sicht von 15 Jahren bezweckt und dank der heute auch die umfangreichen Kraftwerk- und Schiffahrtsprojekte auf der Rhone, ausgearbeitet von der Compagnie nationale du Rhône, einen gesetzlichen Schutz genießen.

Zusammenfassend muß also festgestellt werden, daß der von den eidgenössischen Räten und den interessierten Kantonen dem SRRS anvertraute Auftrag auf Ausarbeitung eines zuverlässigen Projektes für den Ausbau der Gewässer zwischen dem Genfersee und dem Rhein sicher nicht verfrüht war, wird doch mit diesem Projekt eine wichtige Lücke in unserer Landesplanung geschlossen, nachdem auf dem *Hochrhein* ein solcher Richtplan für den weiteren Ausbau der dortigen Kraftwerke und der Schiffahrtsstraße schon seit Jahren besteht, während er für die Aare immer noch fehlte, obschon mit der fortschreitenden Elektrifikation der Um- und Neubau von weiteren Laufkraftwerken auch auf diesem Fluß in 10 bis 20 Jahren zur Notwendigkeit wird, wie das übrigens für den *Hochrhein* mit den letzten noch fehlenden Kraftwerkstufen von Säckingen und Koblenz-Kadelburg heute schon der Fall ist (siehe «NZZ» vom 9. August 1954).

In diesem Sinne sollte sich die Öffentlichkeit denn auch mit den Schiffahrtsprojekten näher befassen, wobei sie nicht erwarten kann, daß sich die mit diesen Bauvorhaben verbundenen komplexen Fragen auf Grund äußerst gekürzter Pressemeldungen oder gar nur in Schlagzeilen erschöpfend behandeln lassen. Der Souverän sollte sich dabei immer bewußt bleiben, daß er mit seinem früheren oder späteren Entscheid über die Einführung oder Nichteinführung einer Schiffahrt auf unseren Hauptgewässern gegenüber den Generationen, die nach uns kommen, eine schwere Verantwortung übernimmt. Da niemand von uns weiß, wie die Welt nach 50 Jahren aussieht, dürfte es weise sein, zum mindesten nicht der künftigen Entwicklung vorzugreifen und Beschlüsse zu fassen, die die Schweiz für immer vom europäischen Binnenschiffahrtsnetz abschließen könnten.

Genf, Dezember 1954.

Im Auftrage des Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes:
H. Blattner, Dipl. Ing.,
s. Zt. Leiter der Studien Genfersee—Rhein

Winterhochwasser im Draugebiet

Von Dr. *Hans Steinhäußer*, Hydrographische Landesabteilung Klagenfurt DK 551.48 (436)

Im österreichischen Draugebiet entstehen selten Winterhochwasser, weil im Winter Tauwetterlagen selten größere Teile der Einzugsgebiete der Drau und ihrer Zubringer erfassen. Beträgt doch der prozentuale Anteil der Areale mit einer Seehöhe unterhalb 1000 m über Meer bei der *Isel* bis Lienz nur etwa 6%, bei der *Möll* bis Kolbnitz 9%, bei der *Drau* bis Villach 17% des gesamten Einzugsgebietes; bei der *Gail* bis Federaun beträgt dieser Anteil allerdings schon 36% ihres Gebietes, und man wird daher bei diesem Fluß am meisten mit der Möglichkeit von Winterhochwassern rechnen.

Am 11. und 12. Dezember 1954 führten die Drau und einige Zubringer Hochwasser. Untersucht werden die hydrologischen Verhältnisse an je zwei Pegelprofilen der Gail und der Drau, an welchen langjährige Beobachtungen einen Vergleich mit der Wasserführung der letzten Jahrzehnte gestatten.

1. Wetterlage und Niederschläge vom 7.—16. Dezember 1954

Am 7. Dezember 1954 herrschte über Mitteleuropa eine Nordwestwetterlage; in den Südalpen fielen besonders in der Nacht zum 8. Dezember leichte bis mäßige Niederschläge von durchschnittlich 10, nur an wenigen Stationen über 20 mm Tagesergiebigkeit. Diese Niederschläge bildeten in mittleren und tiefen Lagen