

Der Vertrag zwischen Deutschland und der Schweiz über die Regulierung des Rheins zwischen Basel (Istein) und Strassburg

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 11

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-43411>

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.

Der Vertrag zwischen Deutschland und der Schweiz über die Regulierung des Rheins zwischen Basel (Istein) und Strassburg.

Nachdem wir in letzter Nummer den Wortlaut des Vertrages sowie seine Entstehungsgeschichte mitgeteilt, lassen wir hier zunächst die Wirtschaftlichkeits-Berechnungen des Amtes für Wasserwirtschaft im Wortlaut der bundesrätlichen Botschaft folgen.

DIE WIRTSCHAFTLICHKEIT DER RHEINREGULIERUNG BASEL-STRASSBURG.

(Nach dem Gutachten des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft vom 1. Dezember 1925.)

Massgebend für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit sind folgende Faktoren:

1. die zu erwartenden Transportmengen auf der Wasserstrasse,
2. die Baukosten des Schiffahrtsweges,
3. die jährlichen Kosten der Wasserstrasse,
4. die Transportkosten im unregulierten Zustande des Stromes,
5. die Transportkosten, wie sie sich nach der durchgeführten Regulierung gestalten werden,
6. die Eisenbahnfrachtsätze,
7. die Frachtersparnisse gegenüber dem Bahntransport.

1. *Die zu erwartenden Transportmengen.* Die Entwicklung des künftigen Rheinverkehrs nach Basel war Gegenstand von zahlreichen Untersuchungen, von denen besonders zu nennen sind: das Gutachten Gelpke 1907, Sympher 1914, Pestalozzi 1922, Grossmann und Seitzew 1924, Groschupf 1925. Wie bei solchen Studien zu erwarten ist, gehen die Schätzungen etwas auseinander. In Anlehnung an diese Arbeiten und unter Zugrundelegung eigener Studien können immerhin folgende Verkehrsziffern, die wir der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit der Rheinregulierung zugrundelegen werden, als sehr vorsichtig betrachtet werden:

	Anfangsverkehr (nach dem 10. Baujahr der Regulierung)	Entwickelter Verkehr (nach weiteren 10 Jahren)
Einfuhr:		
Kohlen	800 000 t	800 000 t
Getreide und Futtermittel	250 000 t	300 000 t
Eisen und Stahl	50 000 t	70 000 t
Petroleum, Benzin, Heizöle	50 000 t	70 000 t
Diverse Einfuhrgüter	100 000 t	120 000 t
	<u>1 250 000 t</u>	<u>1 360 000 t</u>
Ausfuhr:		
Eisenerz	100 000 t	200 000 t
Zement	40 000 t	50 000 t
Karbid	30 000 t	40 000 t
Diverse Ausfuhrgegenstände	30 000 t	50 000 t
	<u>200 000 t</u>	<u>340 000 t</u>
Einfuhr + Ausfuhr	<u>1 450 000 t</u>	<u>1 700 000 t</u>

Die Leistungsfähigkeit der Basler Hafenanlagen, wie sie jetzt bestehen und zum Teil noch im Bau sind, wird genügen, um den Umschlag dieser Gütermengen zu ermöglichen. Es kann angenommen werden, dass nach dem 5. Baujahr der Verkehr von etwa 200 000 t im Laufe der nächsten 5 Baujahre allmählich auf 1 450 000 t ansteigen wird; nach dem 20. Jahr seit Baubeginn wird er dann die volle Grösse von 1 700 000 t pro Jahr angenommen haben.

2. *Die Baukosten der Schiffahrtstrasse.* Die eigentlichen Baukosten für die Regulierung Istein-Strassburg betragen laut ausführlichem Kostenvoranschlag 61,1 Mill. Fr. Dieser Voranschlag ist von den Experten Nat.-Rat Ing. R. Zschokke, Prof. E. Meyer-Peter, Dr. Ing. H. Bertschinger und Ing. O. Bosshardt als zuverlässig bezeichnet worden. Auf die 49 km lange Teilstrecke Istein-Breisach entfallen rund 22 Mill. Fr., auf die 68 km lange untere Teilstrecke Breisach-Strassburg rund 39 Mill. Fr.

Zu diesen eigentlichen Baukosten können, bei volkswirtschaftlicher Betrachtung, noch die Bauzinsen zu 5%, wenigstens bis zum Moment, wo infolge der Arbeiten ein

geregeltes Fahrwasser vorhanden sein wird, d. h. bis Ende des 5. Baujahres, hinzugerechnet werden. Diese Bauzinsen steigen auf rund 5 Mill. Fr. an, sodass die gesamten Baukosten einschliesslich der Bauzinsen bis zum 5. Jahr rund 66 Mill. Fr. ausmachen.

3. *Die jährlichen Kosten der Wasserstrasse.* Die Kosten bestehen allgemein gesprochen aus Kapitalverzinsung, Amortisationsquote und den Unterhaltskosten. Die Kapitalverzinsung kann zu 5% angenommen werden und erfordert also jährlich 5% von 66 Mill. Fr., d. h. 3,3 Mill. Fr. Die jährliche Amortisationsquote ist so zu bestimmen, dass das gesamte investierte Kapital im Moment amortisiert sein soll, in dem die Möglichkeit besteht, dass der Grand Canal d'Alsace bis Strassburg fertig sein kann. Die Regulierung wird an Bauzeit 10 bis 12 Jahre beanspruchen; die guten Wirkungen auf das Fahrwasser werden aber jedenfalls schon nach dem 5. Jahr vorhanden sein. Wenn angenommen wird, dass die Vollendung des Seitenkanals 40 Jahre in Anspruch nehmen wird, so würde also die Regulierung während 35 Jahren Dienste leisten. Bei 5% Zinsfuß erfordert die Amortisation innert 35 Jahren eine jährliche Quote von 1,1% von 66 Mill. Fr., d. h. 726 000 Fr. Die Unterhaltskosten scheiden aus der Berechnung aus, da anzunehmen ist, dass die Uferstaaten im Geiste der Mannheimer Akte den Unterhalt übernehmen werden. (Deutschland hat sich hierzu für das deutsche Ufer bereits verpflichtet.)

Die Jahreskosten des Schiffahrtsweges belaufen sich somit auf $3300000 + 726000 = 4025000$ Fr. Sofern Frankreich an die Baukosten einen Beitrag nicht zahlen sollte, entfallen von diesen Jahreskosten ebenfalls 60% auf die Schweiz, d. h. 2 415 000 Fr.

4. *Die bisherigen Rheinfrachtsätze* zwischen Strassburg und Basel sind in der Nachkriegszeit im Durchschnitt die folgenden:

Kohle 4,60 Fr./t und Getreide 5,10 Fr./t. Der Mittelwert von 4,85 Fr./t zerlegt sich folgendermassen:

Kahnkosten etwa 0,50 Fr./t, Schleppkosten etwa 4,35 Fr./t. In diesen Ziffern ist etwa 0,5 Fr./t Casco-Versicherung inbegriffen.

5. *Der Einfluss der Regulierung auf die Selbstkosten der Schiffahrt* (Kahnkosten und Schleppkosten) ist anhand von Erfahrungszahlen wie folgt berechnet worden: Der Beladungsgrad der Kähne für die Strecke Strassburg-Basel wird sich um 39% verbessern. Die *Kahnkosten*, auf eine Tonne Nutzlast berechnet, werden sich infolge der bessern Ausnützung des Laderaumes im umgekehrten Verhältnis ermässigen, d. h. auf $100 : 139 = 72\%$ sinken. Sie werden also von etwa 0,50 Fr./t auf 0,36 Fr./t ermässigt. Wegen besserer Kahnausnützung, besserer Fahrwasserlage und grösserer durchschnittlicher Kahnzahl pro Schleppzug wird, wie eine Untersuchung gezeigt hat, die Regulierung eine Totalverminderung des Schleppkraftaufwandes von 42% bedingen. In dieser Ziffer sind noch nicht inbegriffen die Wirkung des billigeren Betriebes (Mannschaft, Kohlenverbrauch) der grossen Schlepper, sowie deren billigere Anschaffung, auf die PS als Einheit der Leistung bezogen.

Der bisherige Durchschnitt der *Schleppkosten*, inbegriffen Casco-Versicherung des Dampfers von 4,35 Fr./t wird sich daher ermässigen um 42% von 4,35 Fr./t, d. h. um 1,83 Fr./t und wird daher sinken auf etwa 2,52 Fr./t, davon wegen billigerer Casco-Versicherung sind noch abzuziehen etwa 0,12 Fr./t, sodass zu rechnen ist mit Schleppkosten von 2,40 Fr./t. Als künftiger Gesamtfrachtsatz ergibt sich also: Kahnkosten 0,36 Fr./t + Schleppkosten 2,40 Fr./t gleich Total 2,76 Fr./t. Dieser Satz bezieht sich auf die Fahrt auf dem regulierten Rhein.

Mit diesem Satz sei jedoch nicht weiter gerechnet, sondern es seien vorsichtshalber folgende Sätze angenom-

men, die noch wesentlich über dem ermittelten Durchschnitt von 2,76 Fr./t stehen:

Kohle 3,00 Fr./t Getreide 3,50 Fr./t
 Sonstige Einfuhrgüter 3,50 Fr./t Talgüter 2,00 Fr./t

6. *Bahnfrachten.* Die Bahnfrachten auf den elsässischen wie auf den badischen Linien haben nach dem Kriege viele Schwankungen durchgemacht. Es sollen deshalb im Sinne der Vorsicht für unsern wirtschaftlichen Vergleich wesentlich niedrigere Bahntarife als die Nachkriegstarife angenommen werden, und zwar

Kohle 4,60 Fr./t Getreide 7,50 Fr./t.

Bei diesen Sätzen ist die Möglichkeit berücksichtigt, dass die Bahnen später, nach ausgeführter Regulierung, ihre Tarife noch herabsetzen würden, um nicht alle Massengüter an die Schifffahrt zu verlieren; diese Sätze stehen nur 15 % bzw. 3 % über den Vorkriegssätzen der Eisenbahnen. Die oben angegebenen künftigen Rheinfrachtsätze sind aber noch 30 % (Kohle) bis 53 % (Getreide) niedriger als diese Bahnfrachten; es besteht somit ein genügender Anreiz für die Wasserverfrachtung. Ausserdem aber hat die Schweiz den Nutzen der infolge der Regulierung herabgesetzten Bahnfrachten auf jenem Teil der Massengüter, der den Eisenbahnen verbleibt. Dies ist ein indirekter Nutzen der Regulierung.

7. Die Gesamtfrachtersparnis auf dem regulierten Rhein.

Rechnet man auf Grund der unter Ziffer 1 ermittelten Verkehrsmengen und den in Ziffern 5 und 6 festgesetzten Bahn- und Schifffahrtsfrachtsätzen, so ergeben sich, auf die Einfuhrgüter allein berechnet, folgende Ersparnisse:

	Durchschnitt pro Periode	Total
5. bis 10. Jahr	5 Jahre zu 1 690 000 Fr.	8 450 000 Fr.
10. „ 20. „	10 „ „ 3 645 000 „	36 450 000 „
20. „ 40. „	20 „ „ 3 910 000 „	78 200 000 „
	Total	123 100 000 Fr.
Durchschnitt während 35 Jahren auf Einfuhr		3 520 000 Fr.

Die Ausfuhr wurde nicht berücksichtigt, um den Sicherheitsgrad noch weiter zu erhöhen.

Von den 3 520 000 Fr. ist noch abzuziehen, was bereits ohne Regulierung erspart wird bei Gütertransport auf dem Wasserweg gegenüber der Bahn. Diese Summe beträgt nach durchgeführten Berechnungen 327 000 Fr.

Die jährliche Frachtersparnis auf Einfuhrgütern beträgt somit 3 193 000 Fr.

Würde man für die Verkehrsmengen nicht Minima, sondern etwas günstigere Schätzungen einführen, wollte man die künftigen Frachtsätze in Analogie zu heutigen Sätzen auf dem regulierten Rhein unterhalb Strassburg einsetzen, und endlich für die künftigen Bahnfrachten nicht Minima, sondern mittlere Werte annehmen, so wäre die Frachtersparnis auf Einfuhrgütern noch wesentlich grösser.

Infolge der billigen Talfrachten werden nach ausgeführter Regulierung eine Reihe von Exportgütern ausgeführt werden können, die sonst nicht oder nur für gewisse Länder konkurrenzfähig sind, wie z. B. Eisenerz vom Gonzen, Zement, Karbid, kondensierte Milch. Die Eisenbahnen erhalten somit infolge dieses vermehrten Talverkehrs auf den nach Basel führenden Linien einen Mehrverkehr, den sie sonst nicht erhalten würden. Das selbe trifft zu mit Rücksicht auf die Zunahme der Einfuhr infolge der Regulierung.

Die direkten und indirekten Vorteile der Rheinregulierung oberhalb Strassburg sind also jedenfalls grösser als die Aufwendungen.

* * *

Soweit das Gutachten zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Aufwendungen für die Reinregulierung.

Es bleibt noch zu berichten über die Ausführungen des Bundesrates hinsichtlich des weitern Vorgehens, worüber wir der Botschaft Nr. 2474 folgendes entnehmen (die *Hervorhebungen* sind von uns):

Die geplanten *Verhandlungen mit Frankreich* werden sich in der Hauptsache auf die nachstehenden drei Fragen zu erstrecken haben:

- a) die technische und administrative Mithilfe Frankreichs bei der Durchführung der Regulierungsarbeiten,
- b) die Uebernahme der Kosten für den Unterhalt des regulierten Rheins auf französischem Gebiet und
- c) die Beteiligung Frankreichs an den Baukosten des Regulierungswerkes.

Der Bundesrat bemerkt dazu folgendes:

a) Gemäss der Resolution der Rhein-Zentralkommission vom 29. April 1925 hat sich Frankreich verpflichtet, „bei der Ausführung der Regulierungsarbeiten seinen technischen und behördlichen Beistand — ebenso als ob Frankreich selbst und auf eigene Rechnung diese Arbeiten ausführte — zu Verfügung zu stellen . . .“. Wie oben erwähnt, haben sich die schweizerischen und deutschen Vertreter in ihren Verhandlungen u. a. auch auf den Entwurf eines Vertrages „zu Dritt“ geeinigt, der speziell die Bestimmungen über die technische Durchführung des Werkes und des dabei von den Uferstaaten zu leistenden technischen und administrativen Beistandes enthält. Dieser Entwurf, als „Vorschläge zu einem Vertrag zwischen der Schweiz, Deutschland und Frankreich betreffend die Ausführung der Regulierung des Rheins zwischen Strassburg-Kehl und Istein“ bezeichnet, ist der französischen Regierung mit einer gleichlautenden Note der schweizerischen Gesandtschaft und der deutschen Botschaft in Paris am 27. April dieses Jahres übermittelt worden. Unter Hinweis auf den zwischen der Schweiz und Deutschland abgeschlossenen Vertrag, insbesondere auf die darin enthaltene Regelung der Fragen betreffend die Sicherung der Schifffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten und die Uebernahme der Haftung für allfällige Schädigungen des Regulierungswerkes unterhalb Strassburg, haben der Bundesrat und die deutsche Regierung in dieser Note den Wunsch geäussert, die französische Regierung möchte die gemachten „Vorschläge“ für einen Vertrag „zu Dritt“ einer baldigen Prüfung unterziehen und alsdann sich einverstanden erklären, mit deutschen und schweizerischen Vertretern über den Gegenstand zu verhandeln. Die beiden Regierungen bemerkten ferner, dass ihrerseits auf die den „Vorschlägen“ gegebene Form eines Vertrages kein besonderes Gewicht gelegt werde; es könnte vielmehr nach ihrer Auffassung „die französische Regierung zugesagte administrative und technische Mithilfe auch in einer anderen Form, die der französischen Regierung genehm sein würde, geregelt werden“.

b) Die Frage der Uebernahme der Kosten für den Unterhalt des regulierten Rheins ist durch die die Resolution der Rhein-Zentralkommission vom 10. Mai 1922 begleitende Vereinbarung zwischen der deutschen, französischen und schweizerischen Delegation grundsätzlich ebenfalls bereits geregelt worden. Diese Vereinbarung sieht bekanntlich vor, dass sich die drei Staaten über die Verteilung der durch die Regulierungsarbeiten bedingten Ausgaben verständigen werden; dazu haben die deutsche und die französische Delegation damals eine Erklärung zu Protokoll gegeben, dass „Deutschland und Frankreich nicht eine Verletzung dieser Bestimmungen zur Last gelegt werden kann, falls sie im Laufe der Unterhandlungen über die Regelung der Ausgaben dazu gelangen, keine anderen Lasten als einen Anteil des Unterhalts auf sich zu nehmen“. Es darf wohl angenommen werden, dass Frankreich sich, wie Deutschland, zur Uebernahme des Unterhalts des regulierten Rheins auf seinem Gebiet in vollem Umfang bereifunden wird.

c) Wenn Frankreich den Resolutionen der Rhein-Zentralkommission vom 10. Mai 1922 und 29. April 1925 zustimmte, so geschah dies, wie erwähnt, in der Hauptsache deshalb, um damit einen einstimmigen Beschluss der Zentralkommission zugunsten des Seitenkanalprojektes zu erwirken. Grundsätzlich hat Frankreich stets seine Abneigung gegen das Regulierungsprojekt bekundet: seines Erachtens bildet der Seitenkanal die einzig mögliche Lösung zur Erstellung eines vollwertigen Schifffahrtsweges zwischen Strassburg und Basel. Vorab im Hinblick auf die indirekten Vorteile, die zweifellos auch Frankreich aus der Regulierung erwachsen werden, hat indessen der Bundesrat trotzdem die Hoffnung nicht aufgegeben, von ihm einen, wenn auch nur bescheidenen Beitrag an die Kosten des Unternehmens zu erwirken. Die Regulierung wird u. a. den Zugang zu den Strassburger Hafenanlagen erleichtern, indem sie die heutigen Kiesverlagerungen oberhalb der Kehlerbrücken ausschalten wird. Sie wird

ferner eine weitere Unterspülung der Korrektdämme in der Erosionsstrecke des Rheins (zwischen Istein und Breisach) verhindern und damit Frankreich den Unterhalt dieser Dämme erleichtern.

Der Bundesrat hätte an und für sich vorgezogen, erst nach Beendigung der Verhandlungen mit Frankreich — d. h. also unmittelbar vor der Inangriffnahme der Regulierungsarbeiten — an die Bundesversammlung zu gelangen, um ihr ein in jeder Beziehung abgeklärtes Bild geben zu können. Er konnte sich indessen der Einsicht nicht verschliessen, dass die geplanten Verhandlungen mit Frankreich die im Verträge mit Deutschland festgelegten Verpflichtungen der Schweiz kaum mehr wesentlich ändern werden, indem es doch Deutschland und die Schweiz sind, die in der Hauptsache die Last dieses Werkes und die Verantwortung dafür zu tragen haben werden, und die Rolle, die Frankreich dabei zu spielen wünscht, entgegen unserer früheren Erwartung, leider nicht die gleiche Bedeutung haben wird. Ueberdies muss jetzt darauf gehalten werden, dass jede weitere Verzögerung der Inangriffnahme der Regulierungsarbeiten unterbleibt, da sie für die Rheinschiffahrt sehr nachteilige Folgen haben könnte. Nach reiflicher Erwägung ist der Bundesrat zum Schlusse gekommen, dass es sich rechtfertige, entsprechend dem bestimmt geäusserten Wunsche der deutschen Regierung, der Bundesversammlung den Vertrag mit Deutschland ohne Verzug zu unterbreiten und gleichzeitig die Ermächtigung zu erwirken, die Verhandlungen mit Frankreich im gegebenen Zeitpunkt endgültig und ohne Einholung der Genehmigung der Bundesversammlung abzuschliessen.

*

Es ist häufig die Frage aufgeworfen worden, ob es sich eigentlich rechtfertige, für die Regulierung des Rheins beträchtliche Summen auszugeben, wenn es doch eine Frage der Zeit sei, dass Basel an den grossen elsässischen Seitenkanal angeschlossen werde. Die Frage muss unbedingt bejaht werden. Es ist anzunehmen, dass der Bau des Seitenkanals, wenn er überhaupt in seiner ganzen projektierten Länge von Kembs bis nach Strassburg zur Ausführung kommen sollte, sehr lange Zeit in Anspruch nehmen wird. Die Regulierungsarbeiten könnten indessen nach zehn Jahren beendet werden, und schon die nach fünf Jahren erstellten Bauten werden eine wesentliche Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf dem Rhein bewirken. Im oben mitgeteilten „Gutachten“ wird der Nachweis geleistet, dass selbst in der Annahme, dass das Regulierungswerk innerhalb 35 Jahren ganz abzuschreiben wäre, dessen Erstellung sich vom wirtschaftlichen Standpunkt aus rechtfertigen würde.

Ohne die Vornahme der Regulierungsarbeiten müsste der Rhein zwischen Basel und Strassburg immer mehr verwildern und die Flusschiffahrt auf dieser Strecke voraussichtlich in absehbarer Zeit überhaupt aufhören. Die Folge wäre die, dass bis zur endgültigen Eröffnung des Seitenkanals, vielleicht auf Jahrzehnte hinaus, die Schiffahrt nach der Schweiz nur noch auf dem Umwege über den Rhein-Rhonekanal möglich wäre. Dieser Kanal, der bei Hünningen vom Rhein abzweigt und linksrheinisch bis nach Strassburg führt, so wertvolle Dienste er gegenwärtig als Ergänzung der mangelhaften Wasserstrasse des unregulierten Rheins leistet¹⁾, ist aber nur für den Verkehr mit Kähnen von höchstens 300 t Raumgehalt ausgebaut. Die heute auf dem Rhein verwendeten Schiffstypen von 1200 t sind also darauf gar nicht verwendbar. Der Kanal liegt zudem auf französischem Gebiet und untersteht, im Gegensatz zum freien Rhein und dem künftigen grossen Seitenkanal, nicht der Rheinschiffahrtsakte.

*

... Wenn der Bundesrat heute beantragt, durch Genehmigung des mit Deutschland abgeschlossenen Vertrages die Ausführung der Rheinregulierung sicherzustellen, so ersucht er die eidgenössischen Räte im Grunde genommen vorab darum, ein Werk zu vollenden, das Basel-Stadt mit Hilfe eidgenössischer Subventionen und mit eigenen grossen Opfern schon seit Jahren vorbereitet hat. Der Hafen von Basel-Stadt ist bereits zur Hauptsache fertiggestellt und für einen Jahresumschlag von ungefähr $1\frac{1}{2}$ Mill. t eingerichtet. Die Erstellungskosten der Hafengebäude belaufen sich bis heute auf ungefähr 18¹/₂ Mill. Fr.; daran hat die Eidgenossenschaft, mit Einschluss der bis 1931 fällig werdenden Subventionen, über 6 Mill. Fr. beigetragen. Im Vertrauen auf den baldigen Ausbau der Strecke Basel-Strassburg haben sich ferner im Hafen von Basel eine grosse Anzahl von an der Rheinschiffahrt interessierten Firmen mit einem Kapitalaufwand von über 10 Mill. Fr. installiert. Die in den Einrichtungen

¹⁾ Vergl. unsere monatlichen Berichte über die Rheinschiffahrt nach Basel, z. B. Seite 121 letzter Nummer. Red.

und Schiffen angelegten Kapitalien dieser Firmen belaufen sich insgesamt auf rund 30 Mill. Fr. Die Schweizer Schlepsschiffahrts-Genossenschaft allein, an der bekanntlich verschiedene schweizerische Kantone beteiligt sind, weist Gebäude und Anlagen im Werte von 2565000 Fr. auf. Diese grossen Kapitalien müssten brach liegen bleiben, wenn die Erstellung des Schiffahrtsweges Basel-Strassburg in Frage gestellt oder auf unbestimmte Zeit verschoben würde.

Die Bundesversammlung steht zweifellos insoweit vor einem Beschluss besonderer praktischer und grundsätzlicher Tragweite, als es sich für die Schweiz darum handelt, zusammen mit zwei fremden Staaten ein Werk auf nichtschweizerischem Gebiet auszuführen und in sehr erheblichem Umfang an dessen Kosten beizutragen. Da indessen von diesem Unternehmen in hohem Masse das Sein oder Nichtsein unserer Rheinschiffahrt abhängt, wäre eine zögernde Haltung kaum zu verantworten. Der Umstand, dass trotz den Erschwernissen, die vorläufig noch der Schiffahrt bis nach Basel entgegenstehen, im Jahre 1927 ein Jahresumsatz von rd. 740000 t im Hafen von Basel, wovon über 513000 t Rheinverkehr, erzielt werden konnte, zeigt wohl deutlich, dass die Schiffahrt nach der Schweiz sich *volkswirtschaftlich rechtfertigt*, darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass *die Erhaltung einer lebenskräftigen Schiffahrt nach Basel nur bei einem baldigen Ausbau der Strecke Basel-Strassburg möglich sein wird*.

Der an dem geplanten Werke am nächsten beteiligte Kanton hat, wie erwähnt, sein besonderes Interesse durch Zusicherung einer Beitragsleistung von 20% bekundet. Das Angebot dieser Beitragsleistung, das uns vom Regierungsrate des Kantons gemacht worden ist, bedarf zwar noch der Genehmigung von seiten des Grossen Rates und des baselstädtischen Volkes. Es darf aber angenommen werden, dass vor der Beschlussfassung Ihrer Behörde auch diese Genehmigung endgültig erteilt sein wird.

Wir haben oben ausgeführt, warum der Bundesrat nicht glaubte daran festhalten zu sollen, auch andere Kantone als den Kanton Basel-Stadt zu der Finanzierung des Werkes beizuziehen. Die Frage mag indessen noch kurz gestreift werden, ob nicht der Bund wenigstens einen Teil der Kosten auf die direkten Schiffahrtsinteressenten, durch Einführung von Schiffahrtsabgaben, abladen könnte. Abgesehen davon, dass die Erhebung von Schiffahrtsabgaben nach der bestehenden Rheinschiffahrtsakte von 1868 gar nicht zulässig wäre, würde sich deren Einführung unseres Erachtens auch aus der Erwägung nicht rechtfertigen, dass damit die Entwicklungsfähigkeit der Schiffahrt nach der Schweiz, die in weitem Masse *die ganze Eidgenossenschaft interessiert*, zum vornherein in Frage gestellt würde. Das *grosse nationale Interesse*, das unzweifelhaft mit dem geplanten Werke verbunden ist, scheint uns zu rechtfertigen, den schweizerischen Kostenanteil, in Jahresraten auf zehn Jahre verteilt, à fonds perdu zu leisten. Es wird erforderlich sein, eine erste Quote von etwa 4500000 Fr. bereits in den Voranschlag des Bundes für 1930 aufzunehmen. Hiervon werden dem Bunde im Jahre 1931 vom Kanton Basel-Stadt 20% rückvergütet werden.

Mit Rücksicht auf die grossen Aufwendungen hat der Bundesrat einen Entschluss erst nach reiflicher und eingehender Prüfung des ihm gestellten Problems gefasst. Er erachtete es als seine Pflicht, der Bundesversammlung die Beteiligung an der Ausführung des Werkes erst zu empfehlen, nachdem er sich Gewissheit verschaffen konnte, dass die der Eidgenossenschaft daraus erwachsenden Lasten tragbar seien.

Wettbewerb für die Erstellung eines offenen künstlichen Schwimmbades in Interlaken.

(Schluss von Seite 118.)

B. Goldey-Besitzung.

Projekt Nr. 17 „Mekka der Alpen“. Der Entwurf zeigt ein streng symmetrisches, dem Geländerythmus angepasstes Anlage-system, das die Gelände-Eigentümlichkeiten gut ausnützt. Die grossen zusammenhängenden Grundflächen bilden einen wirkungsvollen Kontrast zu der Gebäude- und Bassinanlage. Gut sind die Verkehrswege für Bekleidete und Unbekleidete, ferner die Anordnung des Bassins, besonders des erhöht angelegten Kinderplanschbeckens einschliesslich der Sandplätze. Die vom Verfasser zur Deckung der Bahnlinie vorgeschlagene 400 m lange Promenade unterstreicht vorteilhaft die Geländedeformation und bietet noch den erwünschten Vorteil, gegebenenfalls als Laufbahn benützt werden zu können.