

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung zur Hochrheinschifffahrt Basel - Bodensee

Autor(en): **Auer. R.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **48 (1956)**

Heft 5-6

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-921495>

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.

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung zur Hochrheinschiffahrt Basel—Bodensee

DK 656.62 (282.243.1)

Am 2. März ist der 150 Seiten umfassende und durch verschiedene Graphiken ergänzte Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung zur Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins erschienen. Er stellt die Antwort auf zwei Postulate, die im März 1950 im Ständerat und Nationalrat eingereicht und begründet worden waren, dar. Im Folgenden geben wir eine stark gedrängte Zusammenfassung dieses umfangreichen und detaillierten Berichtes wieder.

Im Schweizerisch-Deutschen Staatsvertrag vom 28. März 1929 sind im Zusammenhang mit der Regulierung des Rheins von Straßburg/Kehl-Istein die Schweizerische und Deutsche Regierung übereingekommen, daß die Ausführung der Großschiffahrtsstraße Basel—Bodensee zu erstreben sei. Die Schweiz stimmte zu, daß dieses Projekt zur Ausführung gelange, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse dies möglich erscheinen lassen. Die Darlegung und Anerkennung dieser Tatsachen stellt im Sinne der Hochrheinschiffahrt eines der positivsten Argumente dieses langen Berichtes dar. Im Oktober 1938 ging von Deutschland ein neuer Vorstoß im Hinblick auf die Verwirklichung dieses Bauvorhabens aus; bei den damals aufgenommenen Verhandlungen befaßte man sich aber vorerst hauptsächlich mit technischen Fragen. Diese Aussprachen wurden dann durch den Krieg unterbrochen und sind seither nicht mehr aufgenommen worden. Im September 1950 bekundete auch Österreich das lebhafteste Interesse an der Schiffbarmachung des Hochrheins.

Durch die Schaffung einer Anzahl von Staustufen und Korrekturen des Flußbettes muß die für die Schiffahrt notwendige Wassertiefe erreicht und gleichzeitig noch dadurch die Strömung verlangsamt werden. Die günstigen Wassermengen und Gefällsverhältnisse prädestinieren den Hochrhein schon seit langer Zeit für die Wasserkraftnutzung. Damit stellt auch der Ausbau der Kraftwerke eine wesentliche Voraussetzung für die Realisierung der Schiffahrtsstraße dar. Von den 14 vorgesehenen Staustufen sind deren 9 erstellt, und die Staustufe des Kraftwerkes Rheinau befindet sich zurzeit im Bau. Für die Stufen Stein-Säckingen, Koblenz-Kadelburg und Neu-Rheinfeld sind Konzessionsverhandlungen aufgenommen und für den Neubau des bestehenden Werkes Schaffhausen ist das Projekt auch schon aufgestellt worden. Dazu kommen noch zwei Gefällsstufen, die für die Schiffahrt ohne Kombination mit der Wasserkraftnutzung überwunden werden müssen: der Rheinflall und die mit der Bodenseeregulierung verbundene Stufe Hemishofen.

Eingehende Studien haben ergeben, daß im Hinblick auf einen wirtschaftlichen Betrieb der Wasserstraße ein «kleiner Ausbau», wie er in der Mitteilung Nr. 35 des Amtes für Wasserwirtschaft als Variante in Betracht gezogen worden ist, nicht mehr in Frage kommt. Andererseits kommt wegen den topographischen Verhältnissen wohl nur ein Ausbau der Wasserstraße in Frage, der beim Schleppverkehr einen einzigen Kahn von 1200 bis 1400 t im Anhang des Schleppers erlauben würde. Dafür wären Schleusen von 130 m Länge und 12 m Breite erforderlich. Die definitive Größe der Schleusen wird unter Berücksichtigung des Umstandes,

daß die Motorgüterboote dominierend sein werden, in den zwischenstaatlichen Verhandlungen festzulegen sein. Vorerst dürfte ein einschleusiger Ausbau von Basel bis zum Bodensee genügen; auf längere Sicht werden aber je zwei Schleusen pro Staustufe bis in die Gegend von Eglisau erforderlich.

Bezogen auf das Preisniveau von 1950 ist mit einem Baukostenbetrag von 220 Mio Fr. für den einschleusigen und von 265 Mio Fr. für den Ausbau mit Doppelschleusen bis Eglisau zu rechnen. In diesen Kosten sind der Landerwerb, die Flußkorrekturen, die Anpassung einzelner Brücken, die Bauleitung sowie die für die Schiffahrt notwendige Signalisation inbegriffen. Die Schiffbarmachung des Rheins von Schaffhausen flußaufwärts sowie die Erstellung des Abflußwehres in Hemishofen werden im Rahmen der Arbeiten für die Bodenseeregulierung erfolgen, indem letztere für sich allein die Erstellung des Wehres mit Schleuse sowie Korrekturen des Flußbettes erfordert, welche im großen und ganzen auch für die Großschiffahrt genügen. Die Kosten für den einschleusigen Ausbau der Wasserstraße in der Höhe von rund 1 Mio Fr. auf den Kilometer bezogen, sind von gleicher Größenordnung wie jene für eine moderne Bergstraße, während die in Projektierung begriffenen Autobahnen 3 Mio Fr. pro Kilometer kosten werden.

Den wirtschaftlichen Untersuchungen wurden die Kosten für den zweischleusigen Ausbau bis Eglisau mit einschleusiger Fortsetzung zugrunde gelegt.

Der jährliche Aufwand für die Erstellung, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung der Wasserstraße sowie der Aufwand, welcher den Kraftwerken in den Konzessionen auferlegt wird oder dadurch entsteht, daß ein Teil der Wassermenge zum Betrieb der Schleuse verwendet wird, würde betragen:

Schweizerischer jährlicher Aufwand für die
Wasserstraße

Betrifft	Jährlicher Aufwand in Mio Fr. bei einer schweizerischen Kostenbeteiligung von				
	10 %	20 %	30 %	40 %	50 %
Verzinsung des Anlagekapitals zu 3,5%	0,93	1,85	2,78	3,71	4,63
Betrieb, Unterhalt und Erneuerung	0,40	0,80	1,19	1,59	1,99
Zuschlag für die Belastung der schweizerischen Energieproduktion und schweizerische Minderproduktion an elektrischer Energie infolge Abgabe von Schleusenwasser	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
	1,63	2,95	4,27	5,60	6,92

Für die Schiffbarmachung des Hochrheins wären, voraussichtlich parallel mit den zwischenstaatlichen Verhandlungen auch solche zwischen dem Bund und denjenigen Kantonen zu führen, welche bei der Tragung des schweizerischen Kostenanteils in Betracht fallen.

Bei ihren Untersuchungen sind die Bundesstellen zunächst von einer rein statischen Betrachtungsweise ausgegangen und haben erst nachher Überlegungen hinsichtlich der Möglichkeit einer Verkehrsentwicklung infolge der Hochrheinschiffahrt angestellt. Es wurde auf Grund dieser Methode für den Hochrheinverkehr ein Gütervolumen von 1,1 bis 1,5 t pro Jahr, wovon 1,05 bis 1,4 Mio t auf den Berg- und 0,05 bis 0,1 Mio t auf den Talverkehr entfallen würden, errechnet, je nachdem, ob man allfällige tarifarische Konkurrenzmaßnahmen der Bahn gegenüber der Hochrheinschiffahrt voraussetzt oder nicht. Die direkten privatwirtschaftlichen Frachtersparnisse zwischen Basel und dem Einzugsgebiet des Hochrheins würden bei einer anwandernden Gütermenge von 1,5 Mio t rund 9 Mio Fr. ausmachen, mit den indirekten 9,3 Mio Fr. Die nachfolgende Tabelle stellt die Frachtersparnisse dem jährlichen Aufwand, unter Berücksichtigung des schweizerischen Kostenanteils, gegenüber:

Privatwirtschaftliche Frachtersparnisse und Aufwand

	Beträge in Mio Fr. bei einem schweizerischen Kostenanteil von				
	10 %	20 %	30 %	40 %	50 %
Frachtersparnisse ¹	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3
Jährlicher Aufwand für Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung	1,6	3,0	4,3	5,6	6,9
Die Frachtersparnisse überwiegen den Aufwand um	7,7	6,3	5,0	3,7	2,4

¹ Abwandernde Gütermenge = 1,5 Mio t; durchschnittlicher Anteil der Lastwagenabfuhr ab Hochrheinhäfen = 55%.

Wie der bundesrätliche Bericht sagt, sind die ermittelten Frachtersparnisse wichtig für die Beurteilung der Wirkung auf die Wirtschaft des Einzugsgebietes der Hochrheinschiffahrt. Der Bericht weist auch darauf hin, daß die Frachtersparnisse die Wasserwegkosten übersteigen. Wir halten dies ebenfalls für eine sehr wichtige Feststellung; denn durch Erhebung entsprechender Schiffsabgaben könnte die Wasserstraße eigenwirtschaftlich erstellt und betrieben werden. Dieser Erhebung steht jedoch das Prinzip der Abgabefreiheit entgegen. Darum ist es zu einfach, wenn etwa davon gesprochen wird, der Bau und Betrieb der Wasserstraße durch die öffentliche Hand bedeute lediglich eine Subventionierung der Nordostschweiz, ganz abgesehen davon, daß der Schiffsbetrieb auf der Wasserstraße eigenwirtschaftlich sein wird und die Schaffung eines dauernden Werkes nicht mit einer Subventionierung durch Tarifermäßigungen verglichen werden darf.

Erforderlich und wichtig war auch die Abklärung der Wirkung einer Schiffbarmachung des Hochrheins auf die bestehenden Verkehrsträger und Verkehrseinrichtungen. Auf Grund der heutigen wirtschaftlichen Verhältnisse würde den schweizerischen Bahnen durch die Hochrheinschiffahrt ein Frachtausfall von 13 bis 15 Mio Fr. pro Jahr entstehen, das sind etwa 4,5 % der Einnahmen der SBB aus dem Güterverkehr, bezogen auf den Durchschnitt der Jahre 1950 bis 1954. Die SBB sind der Auffassung, daß sich auch aus einer Abwanderung von Transitverkehr für sie Frachtverluste ergeben könnten. Der Bundesrat ist aber der Auffassung, daß die Gefahr einer Abwanderung von Transitgütern nicht

überschätzt werden dürfe, besonders nach den gütermengenmäßig wichtigen zentralen und westlichen Gebieten Oberitaliens. In bezug auf die östlichen Gebiete Oberitaliens wäre die Gefahr einer Umfahrung etwas größer. Allgemein gesehen handelt es sich jedoch beim Transitverkehr zum größten Teil um Güter, die sich für den Wasserweg nicht oder nicht gut eignen. Andererseits wären seitens der SBB tarifarische Maßnahmen möglich, die allerdings ebenfalls Einnahmeverluste nach sich ziehen würden.

Es stellt sich auch die Frage, ob infolge der geringeren Inanspruchnahme und der kürzeren Transportdistanz Einsparungen möglich wären. Auf Grund eingehender Berechnungen der sich gegen die Schiffsahrt wehrenden Schweizerischen Bundesbahnen ergibt sich, daß der Gesamtaufwand der Bahn auf absehbare Zeit kaum gesenkt werden könnte. In Anbetracht der Konkurrenzierung der Bahn durch den Straßentransport können Tarifierhöhungen nicht erwogen werden. Der Ausfall der Bahnen könnte jedoch gemildert werden, wenn der Schiene neuer Verkehr zugeführt würde. Inwieweit dies zutrifft, läßt sich schwer beurteilen, liegt jedoch im Bereich der Möglichkeit.

Die Wirkung der Hochrheinschiffahrt ist für den Motorlastwagen eine günstige oder ungünstige je nach der Größe der auf ihn ab Hochrheinhäfen entfallenden Gütermengen. Es würde sich sowohl bei einem Ausfall wie bei Mehreinnahmen um relativ bescheidene Beträge bis maximal je rund 1,7 Mio Fr. im Jahr handeln.

Die Basler Häfen würden rund 1,1 bis 1,5 Mio t pro Jahr ihres Umschlages verlieren, was einem Einkommensausfall der Volkswirtschaft Basels und Umgebung von 6 bis 8 Mio Fr. pro Jahr entspricht. Diesem Einkommensausfall würde eine Einkommensvermehrung in den Hochrheinkantonen gegenüberstehen. Bei den Basler Häfen, als Verkehrsunternehmen betrachtet, darf ferner nicht außer acht gelassen werden, daß die Ausfälle und Verluste durch betriebliche Dienstleistungen mannigfacher Art verkleinert werden könnten.

Eine sorgfältige Analyse ergab, daß im Einzugsgebiet der Hochrheinschiffahrt die allgemeinen Voraussetzungen für eine Belebung und Strukturverbesserung der Volkswirtschaft vorhanden sind und daß eine allgemeine Bereitschaft zur weiteren Industrialisierung besteht. Die Ausgangslage kann als potentiell günstig betrachtet werden. Das Einzugsgebiet der Hochrheinschiffahrt bildet dabei keine wirtschaftliche Einheit, sondern läßt sich in eine östliche und westliche Zone aufteilen. Das westliche Gebiet weist im allgemeinen einen ausgeglichenen Aufbau seiner Industrie auf, in der die materialintensive Industrie eine gewisse Bedeutung erlangt hat. Ungünstiger liegen dagegen die Verhältnisse im östlichen Teil, der durch eine einseitig gelagerte und krisenanfällige arbeitsintensive Industrie charakterisiert ist, obwohl die wirtschaftliche Stagnationsperiode dieses Gebietes als überwunden gelten darf.

Dürfen auch die Verkehrslage und Verkehrsgüter der Ostschweiz als nicht schlecht beurteilt werden, so liegt dieses Gebiet im Hinblick auf die Verkehrsgunst peripher zum wirtschaftlichen Schwergewichte des Landes. Wird die Standortslage der Ostschweiz zum Hauptumschlagsplatz Basel von der Frachtseite her betrachtet, so ergibt sich mit zunehmender Entfernung eine Verschlechterung. Die Hochrheinschiffahrt würde dem Einzugsgebiet eine Korrektur der Frachtenlage bringen, die

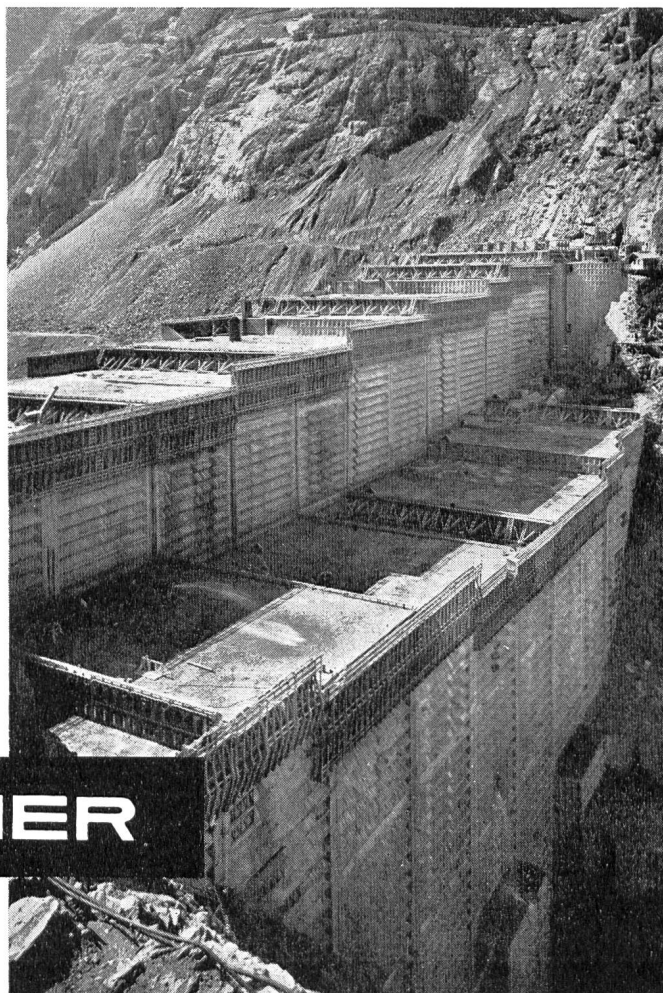
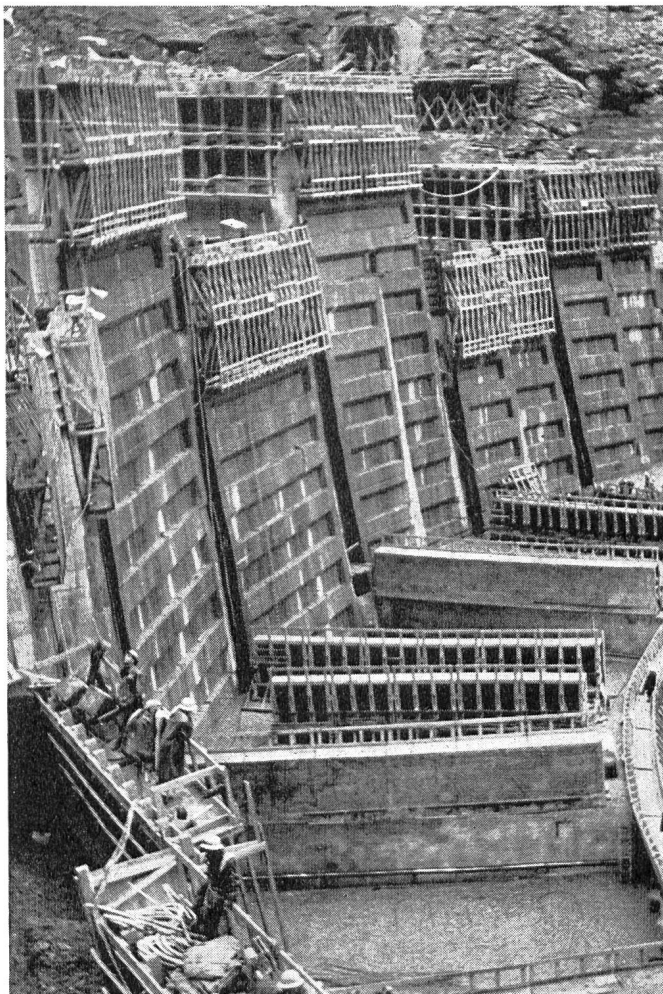
Oben: Stauwehr Mauvoisin
Betonierung mit
Barra 55-Vinsol
2 000 000 m³ Beton

Unten: Stauwehr Grande-
Dixence. Betonierung mit
Barra 55-Vinsol
1. Phase: 2 100 000 m³ Beton

Frostbeständiger, wasserdichter Beton mit Barra 55-Vinsol

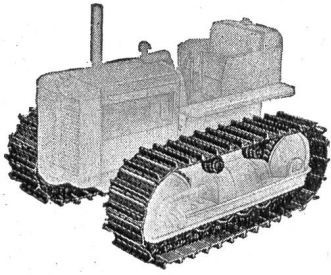
Dieser auf Vinsol-Basis aufgebaute Luftporenbetonzusatz erhöht die Plastizität und Verarbeitbarkeit des Frischbetons sowie die Wasserdichtigkeit und Frostbeständigkeit des fertigen Bauwerkes ohne die Druckfestigkeit zu beeinflussen. Bei Pumpbeton ergeben sich keine Verstopfer und kein Entmischen. Barra 55-Vinsol wird heute hauptsächlich für Stauwehren verwendet, dann aber auch für Stollen- und Kanalverkleidungen, Böschungsplatten sowie im Brücken- und Hochbau.

Atteste verschiedener Prüfungsinstitute stehen zur Verfügung.



MEYNADIER

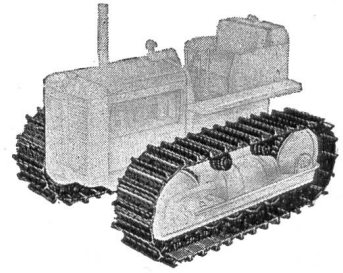
MEYNADIER & CIE AG ZÜRICH, BERN UND
LAUSANNE



RAUPENKETTEN

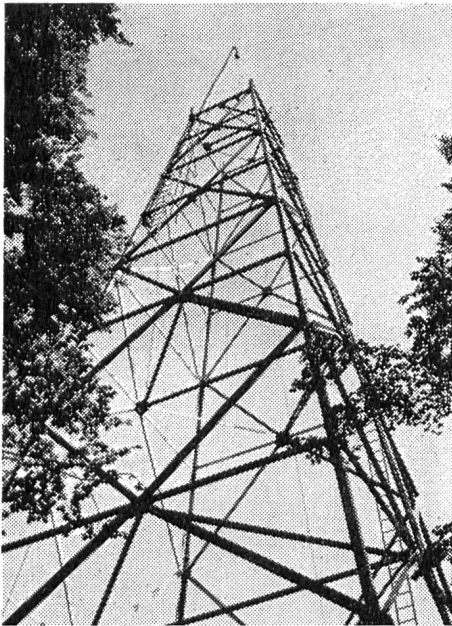
für Allis Chalmers, Caterpillar, International,
Hanomag u. a. Raupenfahrzeuge

aus hochverschleißfestem Mangan-Vanadium-
Spezialstahl im Gesenk geschmiedet



SIEBAG AG GLATTBRUGG (ZH)

TELEPHON (051) 93 62 10



KRANANLAGEN

MASTENBAU

KESSELBAU

**O. ISENSCHMID & SOHN
KÜSSNACHT a. R.**

EISENKONSTRUKTIONEN



Für den stählernen Ausbau unter Tage
Rothe Erde GRUBENSTAHL
Der alterungsunempfindliche legierte
Feinkornstahl mit hoher Streckgrenze
und hervorragender Zähigkeit



EISENWERK **Rothe Erde** ^{GM}_{BH} DORTMUND

Alleinverkauf: **Emil Vögelin AG**, Basel, Reinacherstr. 267, Tel. (061) 34 03 60



**Kabelwerke
Brugg AG**

BLEIKABEL

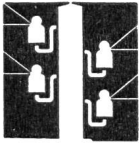
für Stark- und Schwachstrom

TRU-LAY-BRUGG- DRAHTSEILE

für **alle** Anwendungsgebiete

ELEKTRISCHER LEITUNGSBAU

O. KULL & CIE. ZÜRICH

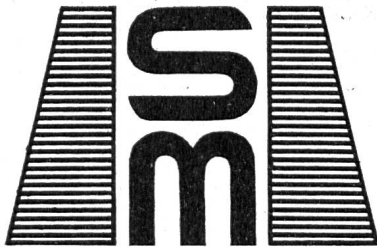


SELNAUSTRASSE 6
TELEPHON (051) 236650

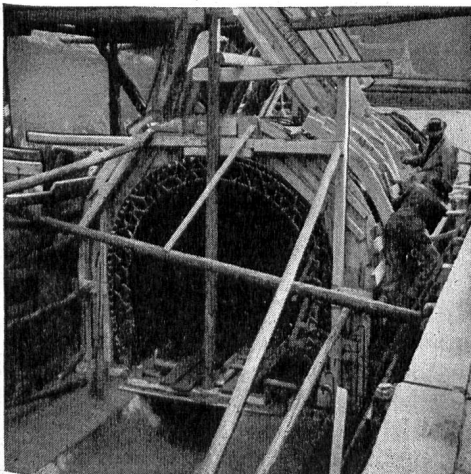
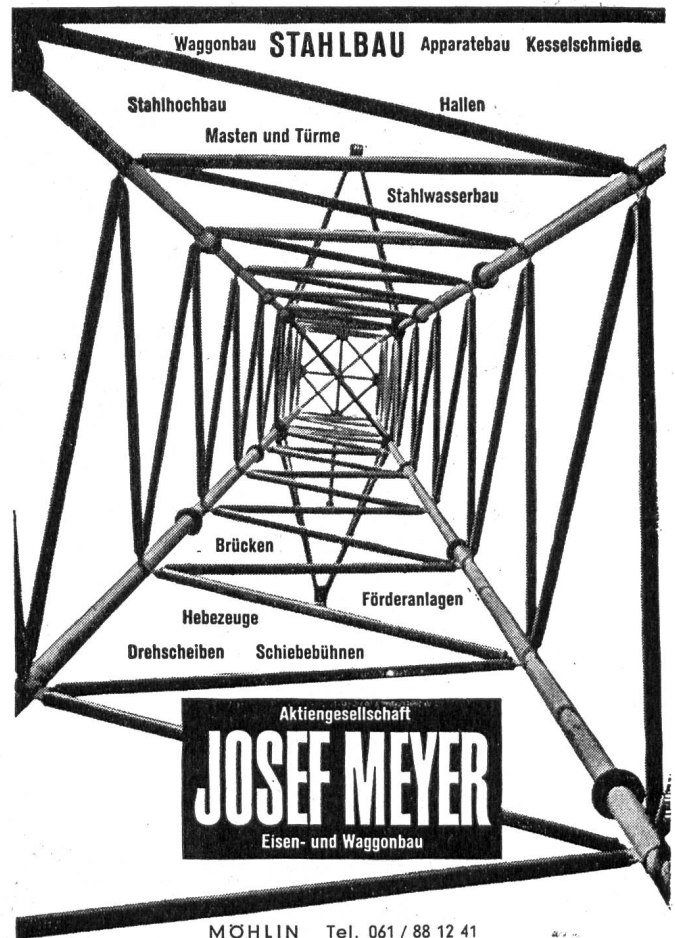
Ausführung von

HOCHSPANNUNGS-LEITUNGEN
NIEDERSPANNUNGS-VERTEILANLAGEN
KABEL-ANLAGEN
BAHN-KONTAKTLEITUNGEN
TRANSFORMATOREN-STATIONEN

Schafir & Mugglin
Bauunternehmung AG



Ausführung
von
Kraftwerksbauten



FLEXIBLER BK-SCHALUNGSTRÄGER

wird wirtschaftlich eingesetzt für:

**Stollen- und Kalottenausbau, Kuppeln, Sheds, Silos,
Hochkamine, Rundbehälter, Bogenbrücken etc.**

← Kanalisation des Flon in Lausanne

FIXTRÄGER AG, ETZGEN (AG) TEL. (064) 7 42 65



Durchführungen

sind besonders anschauliche Vertreter unseres Arbeitsprogrammes, daher haben wir sie hier als Blickfang gewählt. Wir bauen Durchführungen für Betriebs-Spannungen bis zu 400 000 V. Die Qualität, Betriebssicherheit und Dauerhaftigkeit der Normal- und Spezialausführungen haben für diesen Arbeitszweig unsern Welt-ruf begründet. Nicht nur Durchführungs-, sondern

alle Hochspannungs- Isolierprobleme löst

Micafil. Unsere langjährigen Forschungen und die Entwicklung spezieller Isoliermaterialien wie Superresocel befähigen uns, absolut zuverlässige und rationelle Isolationen zu liefern. Nennen Sie uns Ihr Problem, wir sagen Ihnen die Lösung.

M I C A F I L A G Z Ü R I C H



Elektroisolationen Durchführungen Resoformpreßteile Napolinkondensatoren
Hochspannungsprüfgeräte Maschinen für Elektrowicklereien Hochvakuum-pumpen

sich für die peripheren Regionen bedeutend stärker auswirken würde als für die zentraler gelegenen Gebiete. Es wurde also die sehr wichtige Feststellung gemacht, daß die Hoahrheinschiffahrt dem Einzugsgebiet durch die Korrektur der Frachtenlage eine Standortsaufwertung bringt, besonders den peripher liegenden Regionen. Das nachfolgende Beispiel für den Transport einer Tonne «übrige Güter» ab Basel nach Zürich oder St. Gallen vor und nach dem Hoahrheinausbau zeigt diese Standortsaufwertung und ihre Verschiedenheit je nach der geographischen Lage deutlich:

Empfangsstation	Vor dem Hoahrheinausbau Fr./t	Nach dem Hoahrheinausbau Fr./t	Ersparnis Fr./t
Zürich	20.—	10.90	9.10
St. Gallen	33.30	12.90	20.40
Unterschied	13.30	2.—	—

Die Untersuchung, welche Auswirkungen die Frachtersparnisse auf die heute bestehende Industrie zeigen würden, hat ergeben, daß eine eindeutig positive Auswirkung der zukünftigen Schiffahrt nur bei einigen vereinzelt Industriezweigen angenommen werden kann. Für den östlichen Teil des Einzugsgebietes, der durch vorwiegend arbeitsintensive Betriebe charakterisiert ist, würden heute Frachtkostenersparnisse rechnermäßig nicht so sehr ins Gewicht fallen. Von größerer Bedeutung wäre die Frachtkostenenkung für den westlichen Teil des Einzugsgebietes, wo die Massengüterverarbeitung eine gewisse Bedeutung erreicht hat. Es ist aber nicht außer acht zu lassen, daß an sich geringe Kosteneinsparungen die Rentabilität und damit die Stabilität eines Unternehmens erhöhen. In diesem Sinne könne der Gesamterfolg größer werden als die Addition der primären Frachtersparnisse. Im Rahmen solcher Erwägungen dürfte auch mit einem gewissen Neuverkehr gerechnet werden.

Im Hinblick auf die Wirkungen in Richtung einer volkswirtschaftlichen Ertragssteigerung dürften die Möglichkeiten der Erweiterung von bestehenden Industrien und von Neugründungen im Einzugsgebiet selbst noch am günstigsten zu beurteilen sein. Die möglichen Auswirkungen der Hoahrheinschiffahrt wären nicht hinreichend erfaßt, falls nicht auch soziologische und psychologische Einflüsse in Rechnung gestellt würden. Daß gerade in der Ostschweiz eine solche Wirkung von der Hoahrheinschiffahrt ausgehen könnte, ist nicht von der Hand zu weisen. Es lassen sich immer noch starke Nachwirkungen aus der Zeit des wirtschaftlichen Zusammenbruches feststellen, die vor allem im soziologischen und psychologischen Bereich und damit aber auch im täglichen Wirtschaften ihren Niederschlag finden. Wenn nun der Bericht ausführt, daß, allgemein gesehen, eine Belebung und Strukturverbesserung der ostschweizerischen Gebiete nur langsam eintreten würde, so ist doch die Feststellung sehr wichtig, daß überhaupt mit einer Belebung und Strukturverbesserung zu rechnen ist. Letzteres gehört zu den Zielsetzungen einer schweizerischen Landesplanung. Zu diesen gehört aber auch der Abbau weiterer nachteiliger Folgen der früheren Industrialisierungsperioden in unserem Lande, wie überproportionales Wachstum der Städte und ausgedehnter Pendlerverkehr. Die Hoahrheinschiffahrt wird als ein mögliches Mittel anerkannt, welches im Sinne dieser Bestrebungen wirken würde.

Die Hoahrheinschiffahrt im Urteil der im Einflußgebiet liegenden Kantone

Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Zürich, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Appenzell, Graubünden wurden vom Bundesrat ersucht, ihre Stellungnahme zu der Schiffbarmachung des Hoahrheins bekanntzugeben. Das Urteil der Kantone kann dahin zusammengefaßt werden, daß sich die Mehrheit zugunsten einer Hoahrheinschiffahrtsstraße ausspricht, während andere Bedenken hegen und Zurückhaltung üben.

Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Sie kommen unter Würdigung aller Umstände zu der Auffassung, daß sich die Verwirklichung des Projektes der Weiterführung der Hoahrheinschiffahrt bis zum Bodensee unter den zurzeit bestehenden Gegebenheiten wirtschaftlich nicht verantworten läßt. Sie können sich nur dann positiv dazu stellen, wenn die Weiterführung eine Verkehrsbelebung nach sich zieht, welche die Verluste der bisherigen Verkehrsträger und der Basler Volkswirtschaft mindestens kompensiert. Sie bekunden damit den Standpunkt der Beibehaltung ihres Vorteils als Kopfstation der Rheinschiffahrt.

Kanton Zürich

Der Regierungsrat ist der Auffassung, daß die Hoahrheinschiffahrt für den Kanton Zürich kein lebensnotwendiges Element und bei weitem nicht von der Bedeutung sein könnte wie beispielsweise für die Kantone Thurgau und St. Gallen.

Kanton Glarus

Die für den Kanton Glarus zu erwartende Frachtersparnis bewegt sich in einer Größenordnung, die eine finanzielle Beteiligung des Kantons Glarus an den Ausbaukosten der Wasserstraße nicht rechtfertigen würde. Die Schiffbarmachung des Hoahrheins entspreche keinem direkten Bedürfnis. Die schweizerischen Bahnen, als Basisverkehrsmittel seien heute durchwegs in der Lage, die Funktionen, welche der Hoahrheinschiffahrt zugeordnet sind, zu erfüllen.

Kanton Schaffhausen

Schaffhausen als Region betrachtet, zeigt ein ziemlich ausgewogenes Gefüge. Die Hoahrheinschiffahrt wird für Schaffhausen nicht in dem Maße stimulierend wirken wie für andere Rheinufergebiete. Die bisherige starke Industrialisierung ist wohl eine Folge der guten Verkehrsgunst und der zum Teil sehr vorteilhaften Frachten, die aus den Kampftarifen der rechtsrheinischen Linien der Deutschen Bundesbahnen und der Schweizerischen Bundesbahnen resultieren. Die Hoahrheinschiffahrt ist nur das billigere Transportmittel, das sich zugunsten der Industrie auswirken kann.

Kanton Appenzell AR

Der Regierungsrat beurteilt die Auswirkungen des Projektes der Hoahrheinschiffahrt auf den Kanton Appenzell durchaus positiv. Der Kanton benötigt, um wirtschaftlich gedeihen zu können, eine Verbreiterung seiner industriellen Basis. Eine Ausdehnung des Wirtschaftsvolumens in größerem Ausmaß ist bisher zu einem erheblichen Teil an der Standortgunst gescheitert. Die Schiffbarmachung des Hoahrheins bis zum Bodensee bietet Gewähr, die Transportkostenenkung herbeizuführen.

Kanton St. Gallen

Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen stellt fest, daß die Untersuchungen der Vereinigung für Landesplanung vom Standpunkt des Kantons St. Gallen zutreffend sind, und diese werden durch zusätzliche kantonale Untersuchungen und besonders ausführliche Darlegungen noch nachdrücklich unterstützt. Vorerst sollte alles unternommen werden, um den Bau der letzten Kraftwerke am Hochrhein zu fördern, da diese die Voraussetzung für die Schifffahrt bilden.

Kanton Graubünden

Die Hochrheinschifffahrt Basel—Bodensee erscheint als das einzig greifbare Mittel, eine wirtschaftsbelebende Kraft von Dauer auf die ostschweizerischen Gebiete auszuüben. Der Kleine Rat gibt der bestimmten Hoffnung Ausdruck, daß die gerechten Forderungen der Ostschweiz im Sinne der Gleichbehandlung aller Landesteile erfüllt werden.

Kanton Aargau

Es wird die Ansicht vertreten, daß die Rheinschifffahrt von Basel bis zum Bodensee früher oder später kommen wird. Im Interesse des Kantons, insbesondere des aargauischen Rheintales hält es die Regierung für erstrebenswert, an der Verwirklichung mitzuhelfen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Hochrheinschifffahrt dürfen auf Grund der im Bericht enthaltenen Gutachten zuversichtlich beurteilt werden.

Kanton Thurgau

Hält die Verwirklichung des Projektes nicht nur für möglich, sondern auch für nötig, sowohl im Interesse der Ostschweiz als auch des ganzen Landes. Die Schaffung der Wasserstraße wäre geeignet auf anderem, heute vielleicht besserem, auf jedenfalls vordringlicherem Wege, einen Ersatz für die Ostalpenbahn zu bieten. Zudem glaubt die Regierung, daß der Schweiz aus dem Staatsvertrag mit Deutschland bestimmte Verpflichtungen erwachsen, denen sich die Schweiz nicht entziehen darf sobald die in Artikel 6 festgelegten Voraussetzun-

gen erfüllt sind. Nach der Auffassung des Kantons seien diese Voraussetzungen gegeben.

Zwischenstaatlicher Notenwechsel*Note der Deutschen Gesandtschaft vom 28. Oktober 1938*

Einleitend erinnert die deutsche Note an den deutschschweizerischen Vertrag vom 28. März 1929 über die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg/Kehl-Istein, in dessen Artikel auch die Richtlinien über die Großschifffahrtsstraße von Basel bis zum Bodensee enthalten sind.

Die Note hebt einerseits die bei der Deckung der Energieversorgung aufgetretenen Schwierigkeiten hervor, die einen beschleunigten Ausbau der Wasserkräfte des Rheins erfordern. Andererseits weist die Note auf die Verkehrsbedürfnisse der beiden Länder hin, die es für notwendig erscheinen lassen, den Ausbau des Hochrheins an die Hand zu nehmen, zumal die Bauwürdigkeit außer Zweifel steht.

Die Schweizer Regierung wird eingeladen, Besprechungen über das Bau- und Finanzierungsproblem zu führen.

Note des Politischen Departements vom 5. Dezember 1938

Mit der Deutschen Regierung ist der Bundesrat der Ansicht, daß die noch hängigen Fragen, welche die Rheinschifffahrt zwischen Basel und Bodensee betreffen, abzuklären sind. In erster Linie handelt es sich um technische Fragen, die noch der Abklärung bedürfen.

Note der Deutschen Gesandtschaft vom 6. Februar 1939

In der Antwortnote erklärt sich die Deutsche Regierung bereit, Verhandlungen über die von der Schweiz vorgeschlagenen technischen Probleme zu führen und ersucht zugleich das Badische Finanz- und Wirtschaftsministerium, das Eidgenössische Wasserwirtschaftsamt zu einer Besprechung der noch offenen Fragen einzuladen.

E. Auer

Schweizerische Ingenieurtagung für Kernenergie

Der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein (SIA) organisierte gemeinsam mit der Eidgenössischen Technischen Hochschule, Zürich (ETH), der Ecole Polytechnique de l'Université de Lausanne (EPUL) und dem Physikalischen Institut der Universität Neuenburg eine Ingenieurtagung für Kernenergie, die vom 5. bis 7. April 1956 in Neuchâtel zur Durchführung kam.

Nach dem Eröffnungsreferat von Dr. C. Keller, Präsident der SIA-Fachgruppe für Maschineningenieurwesen, wurden einleitend Vorträge gehalten, die durch ihren wissenschaftlichen und theoretischen Aufbau schon große Anforderungen an die Zuhörerschaft stellten:

Introduction à la physique nucléaire

J. Rossel, Dr., Professeur à l'Université de Neuchâtel

Elementare Reaktortheorie

P. Scherrer, Dr., Professor an der ETH in Zürich

Spezielle Ergebnisse der Neutronenphysik

Paul Huber, Dr., Professor an der Universität in Basel

Nachstehend folgen Auszüge aus dem Einleitungsreferat und den weiteren Vorträgen, die unsere Leser besonders interessieren dürften, welche teils den für den Kurs ausgehändigten Kurzfassungen, teils der «*Neuen Zürcher Zeitung*», Nrn. 1186/1188, vom 25. April 1956 entnommen sind¹.

¹ Inzwischen sind in der «Schweiz. Bauzeitung» 1956, Heft Nr. 21, die Vorträge Keller, Rometsch, Alder, Bauer im Wortlaut erschienen, die anderen Vorträge werden in späteren Heften folgen; die in französischer Sprache gehaltenen Referate erscheinen vollinhaltlich im «Bulletin technique de la Suisse Romande».