

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83 (1965)
Heft: 30

Artikel: Zur Frage der schweizerischen Binnenschiffahrt: Grundlegende Veröffentlichungen und deren Beurteilungen
Autor: Stambach, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-68216>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Grundlegende Veröffentlichungen für deren Beurteilung

Der «Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Fragen der Schifffahrtsverbindung Adria-Longensee, der Schiffbarmachung der Aare und der Entlastung des Verkehrsapparates durch eine Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare» vom 11. Mai 1965 hat in grossen Teilen unseres Landes starke Reaktionen ausgelöst (Der Bericht ist erschienen im «Bundesblatt» Nr. 23, vom 10. Juni 1965).

Die Schifffahrtsgegner begrüßten, wie es hiess, «den Mut der politischen Behörden, der Öffentlichkeit über die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt klaren Bescheid gegeben zu haben». Sie sind teilweise sogar der Überzeugung, dass damit die Stellungnahme von National- und Ständerat weitgehend vorgezeichnet sei. Auch die Natur- und Heimatschützer und besonders alle, welche die Gewässer durch die Schifffahrt bedroht glauben, atmen auf. Landesplaner und Siedlungspolitiker mögen durch den neuen Tatbestand ihre Aufgabe vereinfacht sehen, weil mit diesem ein zum voraus schwer zu erfassendes Projektierungselement ausgeschaltet wird.

Die Schifffahrtsfreunde dagegen sehen sich vor die Tatsache des negativen Ablaufes der ersten Runde im politischen Kampf um die Schifffahrt gestellt. Allerdings mussten sie eine solche Haltung des Bundesrates erwarten, nachdem bekannt war, dass sich dieser bei seiner Beurteilung in erster Linie auf den Bericht der «Kommission Rittmann» und auf die Studien der bundesinternen «Kommission für die Untersuchung des Zusammenhanges zwischen den Binnenschifffahrtsprojekten und der Überlastung des Verkehrsapparates» (KUBUV-Bericht) stützte. Beide Gremien wiesen mehrheitlich Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen oder diesen nahestehende Persönlichkeiten auf.

Dass die Tessiner und die Ost- und Welschschweizer sowie die bestehenden Schifffahrtsverbände gegen den Bericht aus Bern energisch protestieren, ist verständlich. Die einen fühlen sich in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung schwer benachteiligt und um den ersehnten Anschluss an die Weltmeere betrogen, die andern befürchten, dass für alle Zeiten die Schaffung eines durchgehenden Transportweges auf unseren wichtigsten Gewässern verhindert und damit der Wirtschaft des ganzen Landes schwerer Schaden zugefügt wird.

Was die Einstellung der in den unmittelbaren Einzugsgebieten von Rhein und Aare liegenden Kantone zum bundesrätlichen Bericht betrifft, ist folgende Scheidung erkennbar: In den beiden Extrem-lagen sind die Ostschweiz (Thurgau, St. Gallen und Appenzell-Ausserrhodan) und die Westschweiz (Kantone Bern, Neuenburg, Freiburg, Waadt, Genf und Wallis) Befürworter der Schifffahrt, Schaffhausen ist scharfer Gegner und im Mittelgebiet mit den Kantonen Aargau, Solothurn und Zürich zeigt man sich weniger interessiert, zum Teil unentschieden bis ablehnend. Im Gegensatz zu früher wird in letzter Zeit die schweizerische Binnenschifffahrt als Gesamtproblem und nicht mehr für einzelne Flussläufe getrennt behandelt. Es ist deshalb Pflicht der Kantone, dass sie die Binnenschifffahrtsfragen nicht nur nach ihren eigenen Gesichtspunkten, sondern auch als für unsere Gesamtwirtschaft wichtiges Problem prüfen.

In den nächsten Monaten wird hüben und drüben um eine Lösung aus dem Dilemma gerungen, die in der Stellungnahme der beiden Räte einen Niederschlag und Entscheidung finden muss. Fachleute der Technik, besonders des Verkehrswesens und der Wirtschaft, sowie Politiker aus allen Lagern werden sich eingehend mit der Materie befassen und sich dabei auf eine Reihe früherer Publikationen stützen müssen. Beauftragten werden alle erforderlichen Unterlagen zweifellos zur Verfügung gestellt. Für einen weiteren Kreis von Interessenten hingegen werden diese weniger bekannt oder zugänglich sein. Es mag deshalb angezeigt erscheinen, nachstehend die wichtigsten Dokumente chronologisch zu erwähnen und kurz zu charakterisieren. Es sollen dabei nur objektive Hinweise gegeben werden betreffend den Anstoss, der zur Bearbeitung der einzelnen Veröffentlichungen führte, sowie gegebenenfalls betreffend Auftraggeber und Beauftragte, und die im damaligen Zeitpunkt vorhandenen Voraussetzungen, Resultate und Schlussfolgerungen.

1868 17. Oktober. «Revidierte Rheinschifffahrtsakte» (Mannheimer Akte). Vertrag zwischen Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, den Niederlanden und Preussen.

Auf Grund des schon damals regen internationalen Schiffsverkehrs wurde im wesentlichen festgesetzt, dass die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen von Basel bis in das offene Meer den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein soll. Ausserdem soll kein Hindernis der freien Schifffahrt

entgegengesetzt werden. Auch darf keine Abgabe, welche sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladungen noch von den Flössen erhoben werden. (Art. 1 und 3).

1919 Friedensvertrag von Versailles. Auszug aus Art. 362:

«Deutschland verpflichtet sich schon jetzt, keinen Widerspruch gegen irgendwelche Vorschläge der Zentralkommission für Rheinschifffahrt zu erheben, die die Ausdehnung ihrer Zuständigkeit auf den Rhein oberhalb Basel bis zum Bodensee, vorbehaltlich der Zustimmung der Schweiz, bezwecken.»

1929 28. März. «Vertrag¹⁾ zwischen der Schweiz und Deutschland über die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl bis Istein.»

Art. 6 lautet: «Die Schweizerische und Deutsche Regierung sind darüber einig, dass im Zusammenhang mit der Regulierung des Rheins von Strassburg/Kehl bis Istein die Ausführung des Grossschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee zu erstreben ist. – Beide Regierungen kommen überein, dass, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen, der Schweizerische Bundesrat mit der Badischen Regierung einen Vertrag abschliessen wird, durch den insbesondere eine angemessene Kostenbeteiligung der Schweiz, die Fristen der Ausführung des Unternehmens und seine technische und administrative Förderung festgesetzt werden. – Um die Erstellung eines Grossschiffahrtsweges zu fördern, sagt der Bundesrat die Erteilung neuer Konzessionen für Kraftwerke zwischen Basel und dem Bodensee zu.»

1942 «Entwurf für den Ausbau der Rheinschifffahrtsstrasse Basel-Bodensee». Mitteilung Nr. 35 des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft*).

Die gestützt auf den schweizerisch-deutschen Staatsvertrag von 1929 aufgenommenen Verhandlungen zwischen den beiden Behörden über die Ausbaunormalien und die Projekte wurden wegen des Ausbruches des zweiten Weltkrieges unterbrochen. In der Schweiz entschloss man sich damals, die angefangenen Studien weiterzuführen und ein allgemeines Projekt für die Schiffbarmachung des Hochrheins aufzustellen²⁾.

1953/54 «Ausbauplan der Gewässer zwischen dem Genfersee und dem Rhein», bearbeitet von der Studienkommission des Schweizerischen Rhone-Rheinschifffahrtsverbandes, 3 Bände.

Auf Grund eines Bundesratsbeschlusses vom 28. Juni 1946 und mit namhafter Kostenbeteiligung des Bundes ist der Ausbau des Transhelvetischen Kanals mit Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt in ähnlicher Weise projektiert worden, wie der vorstehend erwähnte «Entwurf für den Ausbau der Rheinschifffahrtsstrasse Basel-Bodensee». Zusätzlich sind aber die wirtschaftlichen Belange hier eingehend geprüft worden. Der volkswirtschaftliche Wert der Binnenschifffahrt wird bejaht und vorgeschlagen, zunächst den Hochrhein von Basel bis in den Bodensee und die Aare von ihrer Mündung bis zu den Juraseen auszubauen.

1954 «Die Schiffbarmachung des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee» in der Zeitschrift «Wasser- und Energiewirtschaft», Nr. 5-7, und Sonderheft «Der Rhein», Seite 192. Verfasser Dr. M. Oesterhaus vom Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft*).

Überblick über die staatsrechtlichen Voraussetzungen, die Gesamtplanung, den Stand der Kraftwerk-, Schleusen- und Hafenbauten, die schiffahrtstechnischen und betriebswirtschaftlichen Probleme sowie generell über die Baukosten und deren Verteilung auf die beiden Uferstaaten Schweiz und Deutschland.

1956 «Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins» vom 2. März 1956.

Es handelt sich um die Beantwortung von zwei Postulaten des Ständerates vom 17. März und des Nationalrates vom 29. März 1950, die Auskunft über die wirtschaftliche und die verkehrspolitische Tragweite der Schiffbarmachung des Hochrheins verlangten. Dem Bericht sind die Stellungnahmen zu diesen Fragen der Regierungen der Kan-

*) Die so bezeichneten Publikationen sind im Laufe der Entwicklung durch neuere Darstellungen zum Teil überholt worden. Als wichtige Glieder der bibliographischen Kette wurden sie trotzdem in diese Zusammenstellung aufgenommen.

1) Im Wortlaut wiedergegeben in SBZ, Bd. 94, S. 111–115 (7. Sept. 1929).

2) Siehe SBZ Bd. 116, S. 225–230 (16. Nov. 1940), Bd. 120, S. 94 bis 95 (22. Aug. 1942) und Bd. 122, S. 210–211 (23. Okt. 1943).

tone Zürich, Glarus, Baselstadt, Basellandschaft, Schaffhausen, Appenzell AR, St. Gallen, Graubünden, Aargau und Thurgau beigegeben. Der Bundesrat bringt zusammenfassend zum Ausdruck, dass es selbstverständlich im Interesse unseres Landes liege, den Ausbau des Grossschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee nach Möglichkeit zu fördern. Es sei gemäss den bestehenden vertraglichen und gesetzlichen Bestimmungen der Weg zur Schiffbarmachung des Hochrheins offenzuhalten, indem Massnahmen zu unterbleiben haben, welche die Verwirklichung dieses Werkes erschweren oder gar verunmöglichen könnten.

1959 «L'aménagement du Rhône». Communication du Service fédéral des eaux, No. 42. Direction M. Oesterhaus*).

Diese Publikation stellt eine vielseitige Zusammenfassung dar über die Möglichkeiten der Ausführung der Schiffahrtsverbindung zwischen dem Genfersee und der Rhone an der schweizerisch-französischen Grenze, einerseits als Anschluss an die französische Rhonestrecke und andererseits als Glied der transhelvetischen Schiffahrtsverbindung Rhein-Rhone. Sie beruht auf umfassenden Detailstudien und Varianten der Passage durch die Stadt Genf und erbringt den Nachweis, dass es für diese technisch realisierbare Lösungen gibt.

1960 «Der Stand der Frage der Hochrheinschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der aargauischen Verhältnisse», von Dr. M. Oesterhaus. Vortrag an der Generalversammlung des Aargauischen Handels- und Industrievereins in Aarau am 13. Juni 1960*.)

Ausgangspunkt der Betrachtung ist der bundesrätliche Bericht vom 2. März 1956 und die seitherige Entwicklung der Binnenschiffahrtsstudien. Auf den tatsächlichen Leistungszahlen aufbauend kommt der Referent zu Prognosen für die Jahre 1970/75, die in der Folge schon 1964 erreicht waren. In sehr positivem Sinn wird der Stand der Schiffahrtsbestrebungen in technischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht dargestellt.

1961 «Hochrheinschiffahrt, vom Projekt zur Verwirklichung», von Dr. H. Wanner. Verbandsschrift Nr. 59 des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee, St. Gallen.

Die Studie geht vom Bericht des Bundesrates vom 2. März 1956 aus und behandelt im Wesentlichen: die Stauregelung des Hochrheinschiffahrt, die Auswirkungen auf die Schweizerischen Bundesbahnen, die Industrialisierung am Hochrhein, die wirtschaftliche Integration Europas und die Stellung der Schweiz, sowie die Wandlungen im Energiesektor. Die Kurzfassung der wichtigsten Probleme der Hochrheinschiffahrt kommt auf Grund von Tatsachen und belegbaren Erhebungen zur Befürwortung der Schiffahrt auf dem Hochrhein im besonderen und der Binnenschiffahrt im allgemeinen.

1962 «Wandlungen in der schweizerischen Energiewirtschaft als Problem des Verkehrs, insbesondere der Binnenschiffahrt», Vortrag von Dr. M. Oesterhaus an der Generalversammlung des Schweizerischen Energie-Konsumenten-Verbandes in Zürich am 28. März 1962*).

Auf Grund der damaligen Verhältnisse und der Ergebnisse der prosperierenden Rheinschiffahrt, ferner unter der Annahme des Transportes von flüssigen und gasförmigen Brennstoffen in der Schweiz durch Pipelines sowie mit der zukünftig vermehrt in thermischen und atomaren Kraftwerken erzeugten Energie ergaben sich Prognosen über die ab Basel zu transportierenden Gütermengen für das Jahr 1970. Die objektiven und gründlich durchdachten Ausführungen wurden damals mit grosser Beachtung aufgenommen. Sie dürften auch für die jetzt zu überprüfende Situation gute Anhaltspunkte liefern.

1963 «Das Projekt für die Schiffbarmachung des Hochrheins», eine kontradiktorische Auseinandersetzung in der «Neuen Zürcher Zeitg.»

In dieser Aussprache kommen sowohl die Befürworter als auch die Gegner der Binnenschiffahrt zum Wort. Ausserdem wird das Problem vom völkerrechtlichen, wasser- und volkswirtschaftlichen sowie vom handelspolitischen Standpunkt aus beurteilt. Schliesslich äussert sich je ein Vertreter der Ost- und der Westschweiz.

1963 «Die französischen Rhone-Rhein-Projekte und ihre Bedeutung für die Schweiz», von E. Wehrli-Burkhard, Oberrieden.

Die Gegenüberstellung der französischen Gross-Schiffahrtsprojekte der Verbindung des Rheins mit der Rhone (einerseits über die Mosel und die Saône, andererseits über den Doubs und die Saône) mit dem transhelvetischen Kanal weist eindrücklich auf die Wichtigkeit hin, welche in unserem westlichen Nachbarstaat diesem Verkehrsträger in Bezug auf die betroffenen Regionen und im internationalen Rahmen gesehen, beigemessen wird. Der diesbezüglich ernsthaften Konkurrenz der schweizerischen Verbindung der beiden schiffbaren

Fluss-Systeme gilt es rechtzeitig, also schon in der Gegenwart mit dem Blick auf die Zukunft, zu begegnen.

1963 «Schweizerische Binnenschiffahrt, Zahlen und Tatsachen», Vademecum, herausgegeben von der Aare-Hochrhein-Schiffahrt AG.

Dieses ausserordentlich aufschlussreiche Büchlein hält in streng sachlicher und knapper Aufmachung die wichtigsten Zahlen, Tatsachen und Dokumente fest, unter anderem über: schweizerische Gesamtimporte und der Rheinanteil, Verteilung der Rheinimporte auf die Kantone (1961), wichtigste Güter, Baukostenvergleiche, Transportkostenvergleiche, Lastwagenabfuhr ab den Basler Rheinhäfen, Hochrhein- und Aareschiffahrt, Schätzung der Anschlussfrachtsätze für Hochrhein- und Aareschiffahrt, Eigenwirtschaftlichkeit, Pipelines und Inlandraffinerien, Gewässerschutz, usw.

1964 «Die Schiffbarmachung des Hochrheins, Projekt 1961». Mitteilung Nr. 44 des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft.

Als Fortsetzung, Ergänzung und Anpassung an den derzeitigen Stand der 1942 mit Nr. 35 vom EAW herausgegebenen Veröffentlichung entstand diese Neubearbeitung als Gemeinschaftswerk einer «Deutsch-Schweizerischen Technischen Kommission für die Schiffbarmachung des Hochrheins», bestehend aus Vertretern des Regierungspräsidiums Südbaden, Abt. Wasserstrassen in Freiburg einerseits und des EAW, Bern, anderseits. Der umfangreiche Band enthält neben Situationsplänen und Längenprofilen die einschlägigen Normen und mit vielen Planbeilagen und Photographien die Beschreibung aller Kraftwerkstufen mit den neuesten Projekten der noch nicht ausgeführten Anlagen. Schliesslich werden die Bau-, Unterhalts- und Betriebskosten ausgewiesen und eine Zusammenfassung in französischer Sprache beigegeben.

1964 «Notwendigkeit und Konzeption einer schweizerischen Binnenschiffahrt», von Dr. H. Wanner in der «Schweiz. Bauzeitung» Nr. 33 vom 13. August 1964.

Von kompetenter Seite werden hier, ausgehend von der europäischen Binnenschiffahrt im Raum zwischen Nordsee/Ostsee, dem Mittelländischen Meer und dem Donaugebiet die volkswirtschaftlichen Zusammenhänge dargelegt und in diese die Interessen der Schweiz eingefügt. Nach Massgabe der tatsächlichen Entwicklung der Import- und Exportmengen unserer Basler Rheinhäfen zeigt sich, wie rasch die diesbezüglichen früheren Verkehrsprognosen in den letzten Jahren weit überholt worden sind, so dass die von diesen abgeleiteten Berechnungen von Wirtschaftlichkeitswerten nicht mehr stimmen. Was oft als konjunkturbedingt bezeichnet wird, stellt sich als eine Wachstumserscheinung heraus. An Stelle des statischen Denkens muss das dynamische treten, wenn man den Tatsachen gerecht werden will. Die ausgezeichnete Darstellung befasst sich ferner mit dem Problem der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsmittel, mit dem Verhältnis der Raffinerien und der Pipelines zur Binnenschiffahrt, mit den viel diskutierten Fragen des Gewässer-, Natur- und Heimatschutzes und gibt schliesslich einen Ausblick auf die Bedeutung von Hafenanlagen und Umschlagstellen unserer kommenden Binnenwirtschaft.

1965 Januar. «Binnenschiffahrt und Gewässerschutz». Schlussbericht vom 12. August 1964 der Kommission für Binnenschiffahrt und Gewässerschutz des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes. In leicht gekürzter Fassung als Heft Nr. 1/3 der «Wasser- und Energiewirtschaft» im März 1965 erschienen.

In der Schweizerischen Bauzeitung Nr. 21 vom 27. Mai 1965 ist auf dieses zweibändige, mit grösster Objektivität von prominenten Fachleuten abgefasste Werk hingewiesen worden, wobei auch die Vorgeschichte und die Ausgangspunkte zur Darstellung gelangten. An einer Pressekonferenz am 23. März dieses Jahres haben die massgebenden Vertreter der eingangs erwähnten Kommission über ihre Arbeit referiert, so dass die Öffentlichkeit durch die Zeitungen aller Schattierungen und politischen Richtungen weitgehend orientiert werden konnte. Es genügt deshalb, hier noch folgendes festzuhalten: Die Kommission gliederte sich in vier Arbeitsgruppen, und zwar zur Behandlung von I. Landesplanung, Industrialisierung und Naturschutz; II. Gewässerschutz; III. Verkehr und Energie; IV. Schiffahrt und Hafenanlagen.

Der Behandlung des vielschichtigen Stoffes wurde folgende Arbeitshypothese vorangestellt: «Die nachstehende Arbeit ist unter der Annahme aufgebaut, dass die bisherige politische und wirtschaftliche Struktur grundsätzlich unverändert bleibt und innerhalb unseres Landes eine gesunde Synthese zwischen persönlicher Initiative mit Konkurrenzdenken und Wahrung übergeordneter und über die Gegenwart hinauswirkender Interessen im Rahmen der Landes- und Regionalplanung möglich ist...»

Aus der langen Reihe weiterer grundlegender Annahmen können hier nur wenige herausgegriffen werden: «Die föderative Struktur der Schweiz mit grundsätzlich autonomen Gemeinden bleibt erhalten . . .» – «Als Hypothese wurde eine Einwohnerzahl von 10 Millionen zu Grunde gelegt, die in einem in absehbarer Ferne (50–80 Jahre) liegenden Zeitpunkt T erreicht sein könnte . . .» – «Sämtlichen Überlegungen und Untersuchungen liegen zwei mögliche Tatbestände zu Grunde: Die Schifffahrt wird ganz oder teilweise bejaht oder die Schifffahrt wird ganz oder teilweise abgelehnt.» – Die Untersuchungen beschränken sich auf die Hochrheinstrecke bis zum Bodensee und auf die Aare bis zu den Jurarandseen.

Es ist einleuchtend, dass sich die Kommission ganz genaue Vorstellungen über die Annahmen und die Abgrenzungen ihres Untersuchungsbereiches machen musste, um in der knapp zur Verfügung stehenden Zeit zu eindeutigen, schlüssigen und kritikfesten Resultaten zu gelangen. In einer Zusammenstellung gibt der Bericht Auskunft über

- das Zukunftsbild der Wirtschaftsentwicklung, Industrialisierung und Energiewirtschaft,
- die Bevölkerungsentwicklung und das zukünftige Siedlungsbild,
- Transport- und Verkehrsprobleme,
- Wasserstrassen-Projekte und Hafenanlagen,
- Binnenschifffahrt und Landesplanung,
- Binnenschifffahrt und Gewässerschutz,
- Binnenschifffahrt und Landschaftsbild.

Schliesslich gelangt die Studienkommission zu den Thesen, dass «ein Verzicht auf die Erweiterung der Binnenschifffahrt aus Gründen des Gewässerschutzes nicht erforderlich ist, die Binnenschifffahrt die Bevölkerungs- und Industrieentwicklung nur unwesentlich beeinflusst, so dass auch in dieser Beziehung keinerlei Bedenken gegen die Ausdehnung der Binnenschifffahrt vorhanden sind und

die Schweiz es sich nicht leisten kann, auf die durchgehende Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare zu verzichten.»

Die drei Postulate zu Handen des Bundesrates, die den Bericht abschliessen, findet der Leser auf Seite 347 des laufenden Bandes der SBZ.

1965 Februar. «Generelle Studie über die Schiffbarmachung des Hochrheines bis in den Bodensee und der Aare bis in die Juraseen», von Prof. Dr. R. Müller, Direktor der II. Juragewässerkorrektion.

Die Untersuchung befasst sich mit der Möglichkeit, alle Orte am Hochrhein und an der Aare, von Rorschach im Osten bis Yverdon im Westen, auf dem Wasser direkt mit dem Meer zu verbinden. Die beiden Flüsse sind, abgesehen von wenigen Strecken, heute schiffbar; es

fehlen die Schleusen bei den Kraftwerkstufen. Dann wird eine generelle Wertung der Schiffbarmachung für die direkt interessierten Kantone Freiburg, Waadt, Neuenburg, Bern, Solothurn, Aargau, Zürich, Thurgau, Schaffhausen und St. Gallen angestrebt. Diese Wertung kann und muss nicht genau sein, weil sie sich auf Prognosen über eine zukünftige Entwicklung stützt.

Da die Binnenschifffahrt für ein bestimmtes Kantonsgebiet nur im Rahmen aller an diesem Fluss gelegenen Kantone beurteilt werden kann, ist die interkantonale Betrachtung nötig. Die Initiative zur Förderung der Binnenschifffahrt muss trotzdem von den Kantonen ausgehen, weil sich der Bund als Oberbehörde auf die Stellungnahme der einzelnen Kantone stützen muss. Der Verfasser schlägt deshalb die Bildung interkantonalen Konkordate vor, wie ein solches für die II. Juragewässerkorrektion mit Erfolg ins Leben gerufen wurde.

Die vorliegende Arbeit behandelt in einem ersten Teil die Teilung der Kosten der Schiffbarmachung der Flüsse unter die genannten Schifffahrtskantone. Im zweiten Teil kommt die allgemeine Bewertung der Schiffbarmachung zur Darstellung, während im dritten Teil Fragen beleuchtet werden, die in diesen Zusammenhängen immer wieder gestellt werden, wie Einfluss der Binnenschifffahrt auf die Transporte von Bahn und Strasse, Einfluss des französischen Rhone-Rhein-Projektes auf die transhelvetische Verbindung, Verhältnis der Flussschifffahrt zu Naturschutz, Flussschifffahrt und Gewässerschutz.

Abschliessend gelangt Prof. Müller zur Überzeugung, dass für unser rohstoffarmes, auf Import und Export angewiesenes Land die Rheinschifffahrt ein wichtiges Element unserer Verkehrsplanung sein muss und mit allen Mitteln zu fördern ist. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt ist eine statische Angelegenheit, die der Dynamik des freien Handels und Verkehrs nicht Rechnung tragen kann und sich deshalb nicht in kleinlichen Berechnungen verlieren darf. Es ist auch die Meinung des Verfassers, dass das Recht der freien Schifffahrt auf dem Rhein folgerichtig auch auf den Hochrhein und die Aare ausgedehnt werden wird. Infolgedessen sind die Kosten der Schiffbarmachung unserer grossen Flüsse von der Öffentlichkeit, also vom Bund und den Kantonen zu tragen.

Die beiden letzten Publikationen sind etwas ausführlicher beschrieben worden als die vorangehenden, mehr die chronologische Entwicklung kennzeichnenden Veröffentlichungen, weil sie im bevorstehenden politischen Kampf um die schweizerische Binnenschifffahrt als wesentliche Unterlagen dem bundesrätlichen Bericht gegenüberzustellen sind.

E. St.

Adresse des Verfassers: Ernst Stambach, dipl. Ing., 5400 Baden, Oesterliwaldweg 10.

Erneuerung von Bahnhofgebäuden längs der deutschen Rheinstrecken

DK 725.31

Im Bereich der Deutschen Bundesbahn sind die während des letzten Weltkrieges zerstörten Bahngelände durch Neubauten ersetzt oder derart wiederhergestellt worden, dass sie die erlittenen Schäden kaum noch ahnen lassen. Über Eisenbahn-Empfangsgebäude links und rechts des Rheines orientiert Dipl.-Ing. Heinz Falck, Mainz, in der Zeitschrift «Eisenbahntechnische Rundschau» (ETR), Nr. 7/8, 1964 (Hestra-Verlag, Darmstadt).

Allein im Direktionsbezirk Mainz der DB mussten 24 Empfangsgebäude wieder aufgebaut werden. Dieser Wiederaufbau-Notwendig-

keit gegenüber mussten zwangsläufig die übrigen (erhaltenegebliebenen), nun schon über 100 Jahre alten Bauten in ihrer ganzen betrieblichen und architektonischen Überalterung zunächst zurückstehen. Nun lässt sich aber auch deren Erneuerung nicht mehr hinausschieben. Oberster Grundsatz ist dabei, diese Empfangsbauten auf jenes Mass zurückzuführen, das den wirklichen Bedürfnissen entspricht. Nicht mehr Repräsentation oder symmetrische Anordnung sind heute bestimmend, sondern ein zweckmässiger Betriebsablauf, ein reibungsloser Kundendienst, Gesichtspunkte der Mehrzweckverwendung, ein rationeller Personaleinsatz, lohnende Nebenbetriebe sowie ein leichter und wirtschaftlicher Unterhalt. Gewandelte Formvorstellungen, neue Konstruktionsverfahren, die jeweiligen Gegebenheiten und nicht zuletzt auch die Anpassung an die Landschaft sind Kriterien für den architektonischen Habitus der um- oder neuzubauenden Bahnhöfe.

25 Empfangsgebäude innerhalb 47 Bahnhofanlagen der beiden zweigleisigen Rheinstrecken wurden in den letzten zehn Jahren nach diesen Gesichtspunkten weitgehend instandgesetzt. Es sind durchwegs Bauten, für welche von den Gemeinden eine erhebliche Wiederaufbauhilfe geleistet wurde. Situation und grundsätzliche Anordnung konnten im wesentlichen beibehalten werden. Für die verbleibenden 18 (von 22) Stationsgebäuden werden jeweils mindestens 300 000 DM für den Umbau budgetiert. Dem Bericht sind Beispiele samt Bildern und Erläuterungen zu einigen Instandstellungen beigegeben, leider ohne Vergleichsmöglichkeit mit dem früheren Zustand. Besonderen Reiz haben in der heutigen Zeit alte Bahnhofgebäude, welche kurz vor ihrer baulichen Regeneration stehen, und von denen zahlreiche Bilder gegeben werden (wir beschränken uns auf die Wiedergabe eines einzigen).

G. R.

Bahnhofsgebäude Rolandseck an der linken Rheinstrecke der DB. Der in seiner klassizistischen Haltung und mit seinen umlaufenden Terrassen kaum einen Bahnhof verratende Bau hat wirtschaftlich ausgespielt, da sich für die Säle im Obergeschoss keine Nutzungsmöglichkeit mehr bietet. Das grosse Gebäude ist nur in geringem Umfang für den Bahndienst in Anspruch genommen und soll durch ein kleines Abfertigungsgebäude ersetzt werden

