Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 49 (1957)
Heft: 11

Artikel: Schweizerische Binnenschifffahrts-Probleme
Autor: Auer, E.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920848

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Schweizerische Binnenschiffahrts-Probleme

1. Die Hochrheinschiffahrt

Schon in früheren Zeiten spielte die Schiffahrt in der Schweiz eine nicht geringe Rolle, nicht nur auf den Seen, sondern auch auf einer Reihe von fließenden Gewässern wie z. B. auf der Aare, Zihl, Limmat, Linth und auf dem Rhein. Es herrschte ein ziemlich reger Personen- und Güterverkehr. Um die Mitte des letzten Jahrhunderts, als die Eisenbahnen gebaut wurden und über die Anlage eines schweizerischen Eisenbahnnetzes in den eidg. Räten beraten wurde, schrieben die technischen Experten des Bundesrates: «Es kann wahrlich nicht genug hervorgehoben werden, wie ungeeignet und unnütz es ist, die offiziellen Hilfsquellen für Eisenbahnen zu verschleudern, wo treffliche Wasserstraßen, mit denen die Schweiz von der Natur so reichlich begabt ist, benützt werden können.» Der Bundesrat schloß sich der Ansicht der Fachleute über die Benutzung des Wasserweges an, «für so lange wenigstens, als nicht die steigende Personenfrequenz die Erstellung der Schienenwege dringend erfordert». Die tatsächlichen Verhältnisse erwiesen sich stärker als die Argumente der Sachverständigen.

Anfangs dieses Jahrhunderts wurde die Schiffahrt, abgesehen von den Seen, nur noch auf wenigen Wasserläufen betrieben. Ein bedeutender Güterverkehr hat sich nirgends mehr erhalten. Aber der Schiffahrtsgedanke ist nicht tot.

Die Wünschbarkeit einer Verbindung des Bodensees mit dem Rhein wurde zu jenem Zeitpunkt offensichtlich, als feststand, daß die Rheinschiffahrt bis nach Basel möglich sein würde. Dies war auch die Ansicht des Pioniers dieses Gedankens, Rudolf Gelpke, gewesen, für den die Schiffahrt von Straßburg über Basel nach dem Bodensee stets ein einheitliches, zusammenhängendes Projekt bedeutete. Gegen Ende des letzten Jahrhunderts eröffneten die Fortschritte der Technik, insbesondere der Bau großer Flußkraftwerke, neue Möglichkeiten der Verwirklichung dieses Zieles. Die Anstrengungen, den Rhein von Basel bis zum Bodensee zu einer Großschiffahrtsstraße auszubauen, sind daher seither eng mit der Entwicklung der Nutzung der Wasserkräfte des Rheins verknüpft.

Anläßlich der Verhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland im Jahre 1927 über die Rheinregulierung zwischen Basel und Straßburg traten die deutschen Delegierten dafür ein, daß zugleich mit dem Staatsvertrag über die Rheinregulierung auch ein solcher über die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee abgeschlossen werde. Bedenken, vorwiegend wirtschaftlicher Natur, veranlaßten jedoch den Bundesrat, auf die vorgeschlagene Verbindung dieser beiden Projekte nicht einzugehen. Nach erneuter Fühlungnahme verzichtete Deutschland auf die Forderung des gleichzeitigen Ausbaus der beiden Abschnitte ober- und unterhalb Basels, jedoch unter der Bedingung, daß die Schweiz die Zusicherung gebe, daß das Projekt oberhalb Basels zur Ausführung gelange, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse dies möglich erscheinen lassen. Diese Zusicherung, neben den Fragen einer angemessenen Kostenbeteiligung der Schweiz, wurden im schweizerisch-deutschen Staatsvertrag vom 28. März 1929 in Artikel 6 niedergelegt. Dieser völkerrechtlich verpflichtende Vertrag wurde mit einer ausführlichen Botschaft vom 6. August 1929 der Bundesversammlung unterbreitet und von den eidgenössischen Räten genehmigt. Der Beschluß wurde dem Referendum unterstellt, das jedoch nicht ergriffen wurde .

In der Frühjahrssession der Bundesversammlung des Jahres 1950 wurden im Ständerat und im Nationalrat je ein Postulat eingereicht, in welchen der Bundesrat eingeladen wurde, «den eidgenössischen Räten so bald als möglich einen Bericht über die wirtschaftliche und verkehrspolitische Tragweite der Schiffbarmachung des Hochrheins zu erstatten». Das im Ständerat eingereichte Postulat lud den Bundesrat ein, «Bericht zu erstatten über seine Ansichten zu den Plänen für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee und über die gesamtwirtschaftlichen Konsequenzen dieses Projektes». Der diesbezügliche bundesrätliche Bericht ist am 2. März 1956 erschienen, über den wir in WEW Nr. 5/6 1956, S. 145/148 eine gedrängte Zusammenfassung gebracht haben.

In der Sitzung vom 21. Juni 1956 hat der Ständerat zu diesem Bericht Stellung genommen. Nach einer ausführlichen Berichterstattung durch den Kommissionspräsidenten und einer kurzen allgemeinen Beratung wurde diesem Bericht mit 24 gegen 0 Stimmen zugestimmt.

In der Frühjahrsession 1957 kam der Bericht im Nationalrat zur Behandlung und nach einer eingehenden Debatte wurde der bundesrätliche Bericht zur Frage der Hochrheinschiffahrt mit 114 gegen 26 Stimmen gutgeheißen. Ein Antrag aus dem Baselbiet, der Rat solle sich mit der bloßen Kenntnisnahme ohne Zustimmung begnügen, blieb mit 26 Stimmen in der Minderheit.

Welche Bedeutung dem Bericht des Bundesrates über die Hochrheinschiffahrt beigemessen wurde, geht schon allein daraus hervor, daß sich im Nationalrat 19 Redner zur allgemeinen Beratung eingeschrieben hatten. Sowohl Gegner als auch Befürworter der Hochrheinschiffahrt zollten in ihren Voten der Objektivität des Berichtes und der darin enthaltenen ausführlichen und gründlichen Durchleuchtung des gesamten Fragenkomplexes ihre volle Anerkennung. Ferner wurde allgemein die völkerrechtliche Verpflichtung aus dem deutsch-schweizerischen Staatsvertrag aus dem Jahre 1929 anerkannt und hervorgehoben, daß sich der Bundesrat in seinem Vorgehen getreulich an das Abkommen gehalten habe. Angesichts der Tatsache, daß sich der Bericht nicht über ein pro oder contra einer Hochrheinschiffahrt auszusprechen hatte, und deshalb auch die Schlußfolgerungen zu den einzelnen Punkten vom Bundesrat sehr vorsichtig formuliert waren und dieser zur ganzen Frage nicht eindeutig Stellung genommen hatte, gingen die Ansichten der Befürworter und Ablehnenden der Hochrheinschiffahrt erheblich auseinander. Die Gegner versagten, obwohl sie sich zum Teil bei der Begründung ihres Standpunktes auf die negativen Gesichtspunkte stützten, dem bundesrätlichen Bericht die Zustimmung, dies vor allem aus der Erwägung heraus, keine Zweifel über ihre Einstellung aufkommen zu lassen.

In den Voten der *Anhänger* der Hochrheinschiffahrt kommt nahezu einhellig die Auffassung zum Ausdruck, daß die Hochrheinschiffahrt eines der wenigen Mittel der freien Wirtschaft ist, von denen sich die Ostschweiz eine Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse verspricht. Der wirtschaftliche Rückstand ist einmal darauf zurückzuführen, daß die Ostschweiz sich in einer verkehrsgeographisch ungünstigen Lage befindet, was in den überhöhten Transportkosten zum Ausdruck kommt, und andererseits auf das Verhältnis zu den osteuropäischen Staaten. War sie bis anhin das schweizerische Tor zum Osten, so hat sich das in den letzten Jahren infolge der politischen Entwicklung der Oststaaten erheblich geändert und hat erneut zu einer starken Benachteiligung geführt. Durch die Hochrheinschiffahrt ließe sich durch die Frachtersparnis eine Standortverbesserung und damit auch eine bessere Verteilung der Industrie erzielen. Der solothurnische Vertreter Dr. *K. Obrecht* hat in eindrücklicher Weise die Wünsche der ostschweizerischen Kantone unterstützt. In seinem beachtenswerten Votum führt er unter anderem aus: «Es ist unbestritten, daß sich heute die Ostschweiz in einer weniger günstigen Wirtschaftslage befindet als die Zentral- und die Westschweiz. Gerade in der heutigen Hochkonjunktur droht ein wirtschaftliches und soziales Gefälle zwischen den einzelnen Landesteilen zu entstehen, dessen Größe uns vielleicht noch gar nicht bewußt ist, das aber auf lange Sicht doch einmal zu staatspolitischen Schwierigkeiten führen könnte. Wenn nun ein ganzer Landesteil der Auffassung ist, daß ihm mit einer solchen Verbesserung, wie sie die Schiffahrt bringen kann, eine bessere wirtschaftliche Ausgangslage geschaffen werde, preislich und als Standort für künftige Industrien, so haben wir andern Eidgenossen meines Erachtens nicht das Recht, diese Chance zu versagen und vorerst eine eindeutige Renditenrechnung zu verlangen. Wir sind meines Erachtens verpflichtet, dem Landesteil diese Chance einzuräumen, auch wenn es sich nicht im voraus auf dem Reißbrett nachweisen läßt, ob alle Hoffnungen dieses Landesteiles sich tatsächlich verwirklichen werden. Wir sind dazu um so eher verpflichtet, wenn diese Chance eine nicht größere Investition verlangt, als es bei der Hochrheinschiffahrt der Fall ist. Die Hochrheinschiffahrt wird die Schweiz mit ungefähr 100 Mio Fr. belasten, die sich zudem noch zwischen Bund und Kantonen aufteilen werden. Wenn wir vergleichen mit den Summen, die wir allein in einzelne Flugplätze oder Bahnhöfe oder kommende Autobahnen hineinstecken, erscheint diese Investition, die wir zur Verbesserung der wirtschaftlichen Chancen der Ostschweiz auf uns nehmen sollen, als äußerst bescheiden. Wir haben wahrhaftig zur Unterstützung bedrohter Landesteile schon fragwürdigere Investitionen gemacht! Wir haben in unserer Bundesverfassung einen Satz, der den Bund ermächtigt, zum Schutze bedrohter Landesteile Maßnahmen zu treffen. Es geht hier nicht um rechtliche Schutzmaßnahmen zugunsten der Ostschweiz, die sich in einer wirtschaftlich weniger günstigen Lage befindet, sondern lediglich darum, ihre Ausgangssituation zu verbessern, und ich glaube, es liegt erst recht im Sinne unserer Bundesverfassung, daß wir hier der Ostschweiz helfen, damit sie sich nachher selber besser weiterhelfen kann.»

Auch der Aargau brachte in gleicher Weise sein Interesse an der Hochrheinschiffahrt zum Ausdruck und erwartet einen erheblichen Aufschwung im industriearmen aargauischen Rheintal. Interessant sind die Ausführungen des baslerischen Vertreters *Jaquet*, der hierzu bemerkt, «daß das Schwergewicht der Bedeutung der Hochrheinschiffahrt nicht darin liegt, den Umschlag von Gütern an einigen wenigen Hafenplätzen zu besorgen. Ich glaube, daß die Schaffung einer der Großschiffahrt dienenden Wasserstraße oberhalb Basels dazu führen wird, neue industrielle Siedlungsgebiete an den Rhein oder dessen unmittelbare Nähe zu ziehen. Dabei muß auch damit gerechnet werden, daß im Rahmen der Bestrebung zur Schaffung einer Integration der europäischen Wirtschaft durch einen gemeinsamen Markt oder andere Vorkehrungen uns zwangsläufig der Standort für neue Industrien vorgezeichnet wird. Herr Kollega Dietschi hat von der Verstädterung unserer Industrie gesprochen. Gerade die Rheinschiffahrt nach dem Hochrhein wird dazu beitragen, das zu vermeiden, was wir in einem Raum wie an der Ruhr oder in Stuttgart gesehen haben, daß große Konzentrationen an einzelnen Punkten entstehen. Ein Fluß, der der Schiffahrt dienstbar gemacht wird, trägt in besonderem Maß dazu bei, die Industrie und die industriellen Gebiete aufzulockern.» Es wurden auch einige interessante Zahlen in die Debatte geführt, welche die Frachtenreduktion durch die Hochrheinschiffahrt in einem ganz anderen Licht erscheinen läßt. So führt der ostschweizerische Vertreter *Furgler* in seinem Votum aus: «Wenn für eine Firma in der Ostschweiz, die ein Aktienkapital von 900 000 Franken aufweist, eine Frachtersparnis von 100 000 Franken oder 11,1 % errechnet wurde, so ist das bedeutsam; wenn für eine Firma mit 2 Mio Aktienkapital eine Frachtersparnis von immer noch 75 000 Franken errechnet wurde, ebenfalls, usw. Ich möchte mit dem krassesten Beispiel, das ich gestern aus absolut zuverlässiger Quelle erfahren habe, abschließen: die Viscose Heerbrugg-Widnau errechnete eine jährliche Frachtersparnis von 500 000 Franken! Das ist alles so bedeutsam, daß wir Ostschweizer Sie dringend bitten müssen, diesen wirtschaftlichen Problemen Ihre volle Aufmerksamkeit zu schenken, um uns das Erreichen des Zieles: Verbesserung des Standortes, Ansiedelung neuer Industrien und dadurch Reduzierung der Krisenempfindlichkeit, zu ermöglichen.»

Es mögen hier auch noch einige weitere Punkte herausgegriffen werden, die besonders erwähnenswert sind. Nationalrat *Jaquet*, der die befürwortende Einstellung der Basler Schiffahrtskreise darlegte, wies u. a. auf zwei weitere Gesichtspunkte hin, denen eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zukommt. Er führte dabei aus: «Vor allem müssen wir uns dabei klar sein, daß der Aufbau und die Wirtschaftsstruktur im neuen Europa nicht von der Schweiz abhängen wird und daß wir nur die Folgerungen zu ziehen haben von Beschlüssen, die in einem unheimlichen Tempo die Staaten der Montanunion heute sich anschicken zu fassen und die durchzuführen sie bereit sind. Länder, die entschlossen sind, die wirtschaftliche Einheit Europas mit allen Mitteln vorwärts zu treiben, schließen neue große Siedlungsräume an Wasserstraßen an. Dies gilt für den süddeutschen Raum mit dem Ausbau des Neckars, wo im nächsten Jahr der Hafen von Stuttgart ausgebaut werden soll. Der Neckar

hat schon im letzten Jahr über 7 Mio Tonnen Güter bewältigt. Frankreich wird durch die Kanalisierung der Mosel sein lothringisches Industriegebiet an die großen Häfen der Nordsee anschließen, und der Bau dieser Wasserstraße wird Frankreich gemeinsam mit Deutschland in der erstaunlich kurzen Zeit von etwa 5 Jahren durchführen. Die Schweiz muß auf der Hut sein, daß bei einer unweigerlich kommenden europäischen Integration der Standort Schweiz im Vergleich zu den Industrieräumen, die im Begriffe sind, die notwendige Voraussetzung für frachtgünstige Zufuhren zu schaffen, nicht allzu ungünstig wird. Es ist möglich, daß der Anschluß weiterer Landesteile an die Schiffahrt eines der wenigen Mittel ist, um in einem wirtschaftlich neu gestalteten Europa unserm Land ein wirtschaftliches Gleichgewicht unter dem Druck dieser europäischen Integration überhaupt zu gewährleisten.» Jaquet fährt weiter fort, daß es unerläßlich scheint, «eine Frage hervorzuheben, deren Lösungsmöglichkeiten im Bericht nur angedeutet sind. Es ist dies das Rechtsstatut der Hochrheinschiffahrt. Es ist undenkbar, daß die Schweiz den Ausbau der Strecke von Basel in den Bodensee anhand nimmt, ohne daß Klarheit darüber besteht, welchen internationalen Rechtsregeln die Schiffahrt nach dem Hochrhein unterstellt sein soll. Erfahrungen, die die Schweiz auf diesem Gebiet in den letzten Jahren gemacht hat, zwingen uns hiezu. Heute kommt noch die Erkenntnis dazu, daß die Staaten des gemeinsamen Marktes entschlossen zu sein scheinen, ein sogenanntes System der Harmonisierung aller europäischen Transportsysteme einzuführen, in welchem die hergebrachten Rechte der Rheinschiffahrt kaum mehr Platz haben werden. Außerhalb unserer Grenzen darf über den Standpunkt der Schweiz kein Zweifel bestehen. Die Zusicherung uneingeschränkter Freiheit der Schiffahrt auf Grund ines alle Rheinuferstaaten umfassenden unkündbaren Abkommens ist eine Notwendigkeit im Rechtsstatut der künftigen Hochrheinschiffahrt.»

Die *Gegner* der Hochrheinschiffahrt waren der Ansicht, daß der Bericht des Bundesrates eher negativ ausgefallen und die Schlußfolgerungen sehr pessimistisch gehalten seien. In ihrer Begründung verwiesen sie auf die vielen Schätzungen, Hypothesen, Vorbehalte und aufgezeigten Schwierigkeiten hin und wenn man demgegenüber die reellen Tatsachen ins Auge fasse, so lasse sich das Projekt nicht rechtfertigen. Ihre Ablehnung stützten sie im allgemeinen auf folgende Punkte: Die Frachtersparnis von 0 bis 1 % ist derart gering, daß sich die Hochrheinschiffahrt für die bestehenden Unternehmungen nicht lohne und daß den Bundesbahnen als immer noch wichtigsten Verkehrsträger unseres Landes durch die Schiffbarmachung des Hochrheins und die damit verbundenen Transportverluste Einnahmeausfälle und durch die nötige Anpassung ihrer Anlagen an die Strukturwandlung des Ein- und Ausfuhrverkehrs zusätzliche Ausgaben entstehen würden. Es wurde auch der Vorschlag gemacht, daß, soweit Teile der Ostschweiz gegenüber andern Gebieten des Landes tarifpolitisch von Nachteil sind, ihnen unter Ausnützung der Anlagen der schweizerischen Bahnen auf andere Weise Rechnung getragen werden solle, und zwar wären die Bundesbahnen durch Bundesmittel in die Lage zu versetzen, wirklich benachteiligten Gebieten der Ostschweiz tarifpolitisch entgegenzukommen. Dieser Weg wäre für die schweizerischen Interessen wirksamer und volkswirtschaftlich (!) vorteilhafter als der Ausbau des Hochrheins. Die mit der Hochrheinschiffahrt verbundenen finanziellen Einbußen der Bundesbahnen müßten sich verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich außerordentlich nachteilig auswirken. Eine bedeutsame Rolle spielen bei den Ablehnenden sodann auch die Fragen des Heimat-, Natur- und Gewässerschutzes, die Gefahr einer noch größeren Industrialisierung und Verstädterung gewisser noch vorwiegend landwirtschaftlich genutzter Gegenden. Es wird in diesem Zusamenhang auch auf die Gefahr der Entwurzelung und Abwanderung der landwirtschaftlichen Bevölkerung hingewiesen; der Einfluß einer allfälligen Industrialisierung der Ufer auf die Landwirtschaft sei im Bericht viel zu optimistisch dargestellt worden. Die Gegner sind allgemein der Ansicht, daß die Veränderungen im Landschaftsbild nicht minim, wie es im Bericht zum Ausdruck kommt, sondern bedeutend sind. Bei den Schaffhauser Vertretern sind es vor allem regionale und lokale Interessen, die im Vordergrund stehen. Für sie ist der Ausbau des Güterbahnhofes weitaus dringender und wichtiger als die Hochrheinschiffahrt, beruht doch die Verkehrsgunst von Schaffhausen auf einer Konkurrenz zwischen den deutschen und den schweizerischen Bundesbahnen. Zudem sei eine weitere Industrialisierung, wie dies auch ein zürcherischer Sprecher zum Ausdruck brachte, unerwünscht.

Bundesrat *Lepori* beschränkte sich in seinem Schlußvotum als Vertreter des Gesamtbundesrates auf einige zusätzliche Bemerkungen zu dem Bericht und präzisierte in einigen Punkten die Haltung des Bundesrates. Er stellte fest, daß die technischen Daten, die sich auf gründliche und sorgfältige Untersuchungen stützen, nicht in Zweifel gezogen wurden, und daß der Bundesrat, wie er aus der Debatte erkennen konnte, sich genau und im objektiven Sinne an die Aufgabe gehalten habe, die ihm auf Grund des Postulates vom 29. März 1950 übertragen worden war. Er unterstrich sodann, daß es sich bei dem Bericht nicht darum gehandelt habe, sich für oder gegen die Hochrheinschiffahrt auszusprechen, sondern den eidgenössischen Räten die Möglichkeiten zu geben, sich über die vielen Aspekte des Problems auszusprechen. Die Frage hat nicht nur rein schweizerische Gesichtspunkte, sondern ist auch in den Zusammenhang mit den abgeschlossenen internationalen Verträgen zu stellen, die zu erfüllen sind. Nach der Ansicht des Bundesrates liegt es nicht an der Schweiz, diplomatische Schritte für Verhandlungen über diese Schiffbarmachung einzuleiten.

Abschließend soll noch die Aufassung Deutschlands und Österreichs zur Hochrheinschiffahrt dargestellt werden. Bereits vor dem Erscheinen des bundesrätlichen Berichts vom 2. März 1956 hat die Landesregierung dem Landtag von Württemberg-Baden am 7. Dezember 1955 einen auf 10 Jahre berechneten Generalverkehrsplan vorgelegt, woraus hervorgeht, daß die Neckarkanalisierung die in sie gesetzten Erwartungen voll erfüllt hat. Während noch eine Denkschrift der Reichsregierung vom Jahre 1928 für die Strecke Mannheim–Plochingen einen Anfangsverkehr von 2,5 bis 3

Mio Tonnen jährlich und für den Teilabschnitt Mannheim–Heilbronn einen Jahresverkehr von 1,5 bis 2 Mio Tonnen errechnet hatte, verzeichnete der Verkehr 1954 allein auf der Strecke Mannheim–Heilbronn 4,9 Mio Tonnen (1956 bereits 5,2 Mio t). Die einfachen Schleusen können den heutigen Verkehr nur notdürftig bewältigen, so daß sich der nachträgliche Einbau zweiter Schleusen auf der Strecke Mannheim–Heilbronn als dringend notwendig erweist. In dem Bericht wird weiter dargelegt, daß die Neckarkanalisierung und die Hochrheinschiffahrt nicht miteinander im Wettstreit stehen und daß das Land Baden beide Projekte zu fördern hat. Die am 23. März 1955 im Landtag gefaßte Entschließung geht dahin, daß keine Mittel für den weiteren Ausbau des Neckars oberhalb Stuttgart bis Plochingen bereit gestellt werden dürfen, solange die Frage des Ausbaues des Hochrheins nicht geklärt ist. Wie diesem Bericht weiter zu entnehmen ist, soll die Schiffbarmachung des Hochrheins vor allem der Entwicklung von Gebieten dienen, die durch die abseitige Lage benachteiligt sind. Auf deutscher Seite werden Vorteile für das Gebiet am Hochrhein, im Hegau und im weiteren Bereich des Bodensees erwartet und für Österreich würde es für die Versorgung von Vorarlberg und von Teilen Tirols einen günstigen Wasseranschluß bringen. Die Landesregierung ist davon überzeugt, daß sich auch in der Nachkriegszeit die verkehrswirtschaftlichen Voraussetzungen nicht zum Nachteil des Hochrheinausbaues geändert haben. Schon wegen der internationalen Bedeutung der Schiffahrtsstraße, die von der ständigen Konferenz der Verkehrsminister der westeuropäischen Staaten im Jahre 1953 durch Aufnahme des Hochrheins in die Liste der Wasserstraßenprojekte von europäischer Bedeutung anerkannt wurde, muß es als Aufgabe des Bundes angesehen werden, den deutschen Teil des Hochrheins als Bundeswasserstraße zu übernehmen und unter angemessener finanzieller Beteiligung der interessierten Länder auszubauen. Die Landesregierung hat deshalb in einem Beschluß vom 14. März 1955 das Innenministerium beauftragt, beschleunigt durch Verhandlungen mit dem Bund und der Schweiz die Voraussetzungen für den baldigen Beginn der Schiffbarmachung des Hochrheins zu schaffen.

Der Bundesminister für Verkehr vertrat in dieser Frage die Auffassung, daß zunächst neue Untersuchungen über die wirtschaftlichen Auswirkungen des Bauvorhabens und über seine Dringlichkeit im Verhältnis zu anderen Verkehrsvorhaben durchzuführen seien. Der Rheinschiffahrtsverband Konstanz e. V. hat bereits eine umfassende verkehrswirtschaftliche Untersuchung eingeleitet, die das Land finanziell fördert. Es ist damit zu rechnen, daß ihre Ergebnisse bald vorliegen.

Nach der Neubildung der Badisch-Württembergischen Regierung am 30. Mai 1956 gab Ministerpräsident Dr. *G. Müller* eine Regierungserklärung ab, worin er auch auf das Hochrheinprojekt zu sprechen kam und folgendes ausführte: «Zur Schiffbarmachung des Hochrheins zwischen Basel und dem Bodensee hat sich der schweizerische Bundesrat kürzlich in einem der Bundesversammlung erstatteten Bericht eingehend geäußert. Die Landesregierung begrüßt, daß sich der Bundesrat uneingeschränkt zu den für die Schweiz aus dem deutsch-schweizerischen Staatsvertrag über die Regulierung des Rheins vom 28. März 1929 folgenden Verpflichtung bekannt hat. Sie erblickt darin eine günstige Voraussetzung für die weitere gemeinsame Behandlung des Problems. Nach ihrer Meinung sollte deutscherseits angestrebt werden, daß sich alle am Projekt Beteiligten möglichst bald über seine Verwirklichung verständigen.»

Das große Interesse am Hochrheinausbau und damit an einem Zugang zur Nordsee wurde mehrmals auch von österreichischer Seite zum Ausdruck gebracht. Die Projektierung für einen Hafen auf österreichischem Boden ist mit finanzieller Unterstützung des Bundes und des Landes Vorarlberg im Gange. Da Österreich an der Hochrheinschiffahrt nicht unmittelbar sondern nur mittelbar beteiligt sei und an der geplanten Energiegewinnung nicht partizipiere, erachte es eine Beteiligung Österreichs mit 10% an den Gesamtkosten als ausreichend.

Auch im weiteren Ausland begegnet die Hochrheinschiffahrt einer wachsenden Unterstützung. So faßte am 11. Oktober 1955 die Union der Rheinischen Handelskammern, welcher 46 Handelskammern aus sieben verschiedenen Ländern angehören, folgende Resolution: «Die Vereinigung der Handelskammern des Rheingebietes, die sich wiederholt mit der Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins von Basel zum Bodensee befaßt hat, erachtet vom Standpunkt sowohl der europäischen Binnenschiffahrt als auch der zwischenstaatlichen Wirtschaftsförderung und Zusammenarbeit aus, den Zeitpunkt als gekommen, daß die Regierungen der beteiligten Länder sich mit der Ausführung dieses Projektes befassen.»

Anläßlich der 50-Jahr-Feier des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz am 5. Juli 1957 führte Bundesverkehrsminister Dr. *H. Ch. Seebohm* aus, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse zwar eine neue Abklärung verlangen, die aber keineswegs negative Auswirkungen haben kann. Er brachte die Meinung zum Ausdruck, daß die in der schweizerischen Öffentlichkeit und Politik erfolgte Abklärung zu begrüßen sei und daß die Initiative bei Deutschland liege. «Sobald die Wahlen vorbei sind und die neue Regierung im Amte steht, werden wir sie ergreifen, damit die 1939 unterbrochenen Verhandlungen wieder aufgenommen werden können.» An anderer Stelle bringt er die Hoffnung zum Ausdruck, daß bei den Staatsvertragsverhandlungen die Bundesregierung auf die volle Unterstützung der schweizerischen und österreichischen Regierungen zählen könne. «Das laufende Jahrzehnt ist im deutschen Verkehrswesen dieses Jahrhunderts das Jahrzehnt des Wasserbaus. Das kommende Jahrzehnt wird nicht zurückstehen, es wird u. a. den Ausbau des Hochrheins bringen müssen.»

Inzwischen sind, wie aus der jüngsten Mitteilung des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft ersichtlich ist, die technischen Besprechungen zwischen der Schweiz und Deutschland aufgenommen worden. Das *Communiqué* führt hierzu aus:

«Gemäß Vereinbarung zwischen der deutschen Regierung und dem Bundesrat haben die technischen Instanzen beider Staaten im Jahre 1939 in Heidelberg Besprechungen über Fragen der Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee aufgenommen. Durch den Krieg sind die Besprechungen unterbrochen worden. Im Laufe der letzten Jahre hat sich, wie dies vom Chef des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes im Nationalrat bei der Behandlung des bundesrätlichen Berichtes über die Hochrheinschiffahrt dargelegt worden ist, das Bedürfnis nach ihrer Wiederaufnahme ergeben. Es sind deshalb die zuständigen deutschen und schweizerischen Stellen, schweizerischerseits das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft, ermächtigt worden, die technischen Besprechungen, ohne Verpflichtungen hinsichtlich spätern Verhandlungen über die Verwirklichung des Werkes, wieder aufzunehmen. Eine erste Sitzung hat am 22. und 23. Oktober 1957 in Freiburg i. Br. unter Leitung von Dr. Ing. *A. Schneider*, Präsident der Wasser- und Schiffahrtsdirektion, Freiburg i. Br., stattgefunden.

Die erste Tagung galt der Erfassung und vergleichenden Gegenüberstellung der im gegenwärtigen Zeitpunkt vorhandenen Pläne für die Schiffahrtsanlagen sowie der Prüfung der im Mai 1939 aufgestellten Normalien und deren Anpassung an die in der Zwischenzeit eingetretene und die zu erwartende Entwicklung in der Binnenschiffahrt.»

2. Allgemeine Binnenschiffahrt

Im Anschluß an die Behandlung des Berichts über die Hochrheinschiffahrt wurde im Nationalrat in der Märzsession 1957 ein Postulat der Kommission eingereicht, in welchem der Bundesrat eingeladen wird, den eidg. Räten ebenfalls über die technischen, rechtlichen, verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Fragen der Projekte für folgende Schiffahrtswege zu berichten:

— Aare, von der Mündung in den Rhein bis in den Neuenburger- und Murtensee;
— Rhone bis nach Genf und bis in den Genfersee;
— Verbindung zwischen Neuenburger- und Genfersee; Vergleich mit den Plänen zu einem Ausbau der Verbindung Rhone–Rhein über französisches Territorium;
— Verbindung Adria–Langensee;
— Verbindung Donau–Bodensee.

Nachdem ferner der Bundesrat im Jahre 1950 die Limmat, die Linth und die Glatt aus dem Verzeichnis der schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken des Bundesratsbeschlusses vom 4. April 1923 gestrichen hat, wird er ersucht, sich in seinem Bericht auch darüber zu äußern, ob er noch weitere Streichungen in diesem Verzeichnis auf Grund seiner Untersuchungen in Aussicht nimmt.

Es bot sich Nationalrat Dr. *K. Obrecht*, der von der Kommission beauftragt worden war, das Postulat zu begründen, Gelegenheit, die Bedeutung der Hochrheinschiffahrt im Rahmen der schweizerischen und europäischen Binnenschiffahrtspolitik des näheren zu beleuchten und insbesondere auf die Erweiterung der Hochrheinschiffahrt im Hinblick auf die Aareschiffahrt bzw. den transhelvetischen Kanal, die im bundesrätlichen Bericht vom 2. März 1956 nicht berücksichtigt worden war, hervorzuheben. Des weiteren sollte die Schiffbarmachung verschiedener Gewässerstrecken überprüft und auf die wirklich realisierbaren Möglichkeiten zurückgeschnitten und das gesamte Problem der schweizerischen Binnenschiffahrt in einer Gesamtübersicht dargelegt werden.

Nachfolgend sei die Begründung des Postulats durch Nationalrat Dr. *K. Obrecht* im Wortlaut wiedergegeben:

«Ich bedaure, daß ich Sie nach dieser ausgedehnten Fahrt auf dem Hochrhein noch auf andere Flüsse und Ströme führen muß, aber ich hoffe auf Verständnis, da wenigstens die Landschaft dabei etwas variieren wird. Die Kommission über den Hochrhein-Bericht unterbreitet Ihnen ein Postulat, durch welches der Bundesrat eingeladen werden soll, den Räten über die technischen, rechtlichen, verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Fragen der anderen ernsthaften Projekte der Binnenschiffahrt in der Schweiz und nach der Schweiz zu berichten. Der Bundesrat hat bekanntlich in seinem Beschluß vom 4. April 1923 ein Verzeichnis der schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken aufgestellt, in dem er in der Beurteilung der Schiffbarmachung gewisser Gewässerstrecken im Innern der Schweiz außerordentlich weitgegangen ist. Seither hat der Bundesrat in realistischerer Beurteilung der weiteren Möglichkeit einer Schiffbarmachung schweizerischer Gewässerstrecken dieses Verzeichnis reduziert, indem er im Jahre 1950 die Limmat, die Linth und die Glatt aus diesem Verzeichnis gestrichen hat. Die Kommission ist der Auffassung, daß der Bundesrat in dem Bericht, den sie von ihm erwartet, sich auch darüber äußern sollte, ob nicht eine weitere Bereinigung dieses Verzeichnisses der noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken am Platze sei. Die Kommission glaubt, daß dieser Bericht des Bundesrates die Grundlage für die weiteren konkreten Arbeiten für die Schiffbarmachung schweizerischer Gewässerstrecken bilden und daß auf Grund dieses Berichtes endgültig ausgeschieden werden könnte, was Illusion und was realisierbar ist. Es dürfte auf Grund dieses Berichtes dann auch möglich sein, die realisierbaren Pläne gründlich vorzubereiten und durch vorausschauende Maßnahmen wie Terrainsicherung usw. zu verhindern, daß sich später der Verwirklichung dieser Projekte Hindernisse entgegenstellen, die sich bei rechtzeitiger und zweckmäßiger Vorbereitung hätten vermeiden lassen.

Die Kommission möchte ausdrücklich feststellen, daß durch die Studien, die sie vom Bundesrat erwartet, das Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins nicht verzögert werden darf. Dieses Projekt ist nunmehr genügend abgeklärt, so daß man an die konkreten Arbeiten technischer und rechtlicher Natur zu seiner Verwirklichung jederzeit herantreten kann. Die übrigen Fragen der schweizerischen Binnenschiffahrt dürften wohl nach Bedeutung und zeitlicher Dringlichkeit im zweiten Rang stehen, und ihr Studium darf nicht dazu führen, die Arbeiten für die Schiffbarmachung des Hochrheins hinauszuzögern.

Ich hatte bereits in meinem Votum zum Hochrheinbericht Gelegenheit, darauf hinzuweisen, daß die Binnenschiffahrt gegenwärtig in Europa einen großen Aufschwung nimmt. Es sollte daher sicher auch die Schweiz ein Inventar über die realisierbaren Möglichkeiten ihrer eigenen Binnenschiffahrt aufstellen, diese Probleme in einer Gesamtschau betrachten und damit die Grundlagen schaffen, um der Verwirklichung der wirtschaftlich interessanten Projekte näherzutreten. Der Bund war in dieser Hinsicht ja bis jetzt nicht untätig, und es sind für verschiedene der Gewässerstrecken, die im Postulat genannt sind, bereits weitgehende technische Vorarbeiten vom Bunde selbst oder mit seiner Unterstützung durchgeführt worden. Um so eher scheint es nun notwendig zu sein, auch die anderen Aspekte einer Schiffbarmachung weiterer Gewässerstrecken abzuklären und im Zusammenhang darüber zu berichten. Es handelt sich vor allem um eine Beurteilung der rechtlichen, verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Situation; wir rechnen aber zu einer allseitigen Beurteilung dieser Probleme auch den Aspekt des Natur- und Heimatschutzes.

Wenn ich mich kurz den einzelnen Gewässerstrecken zuwenden darf, über welche sich der Bericht des Bundesrates äußern sollte, so darf ich wohl in den Vordergrund die Frage einer Schiffbarmachung der Aare von der Mündung in den Rhein bis in den Neuenburger- und Murtensee stellen. Der Bundesrat hat im Hochrheinbericht die Frage der Aareschiffahrt nicht näher berührt, obwohl sie eigentlich mit in die Beurteilung dieser Frage hineingehört. Wohl bedarf es einer Schiffbarmachung der Aare nicht, um das Hochrheinprojekt lebensfähig und wirtschaftlich interessant zu machen, aber die Schiffbarmachung der Aare würde doch eine interessante Erweiterung und Fortsetzung der Rheinschiffahrt bedeuten.

Die Räte haben im Jahre 1947 beschlossen, daß sich der Bund an der Aufstellung eines Ausbauplanes für die Gewässer zwischen dem Genfersee und der Aaremündung in den Rhein finanziell beteiligen solle. Auf Grund dieses Bundesbeschlusses ist vom schweizerischen Rhone–Rhein-Schiffahrtsverband ein Projekt unter behördlicher Mitwirkung aufgestellt worden. Die interessanten Ergebnisse dieser Studien sind seinerzeit auch den Mitgliedern der eidgenössischen Räte zugestellt worden. Diese Studien haben ergeben, daß sich eine Schiff-

barmachung der Aare bis in den Neuenburgersee mit relativ sehr geringen Kosten durchführen ließe. Der Ausbau des Wasserweges von Koblenz bis Yverdon, der im ganzen 182 km lang ist, würde auf etwa 143 Millionen Franken zu stehen kommen, also auf den Kilometer Wasserweg nur eine Belastung von 800 000 Franken ergeben. Das ist im Vergleich zu den Ausbaukosten anderer Wasserwege ein sehr geringer Betrag.

Der schweizerische Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband hat in Verbindung mit verschiedenen andern Stellen und Organisationen auch wirtschaftliche Untersuchungen über die Aareschiffahrt bzw. den transhelvetischen Kanal durchgeführt. Es ist nicht möglich, heute auf diese Untersuchungen einzutreten. Der Bundesrat wird sie selbstverständlich in seinen Bericht einbeziehen. Es darf aber sicher gesagt werden, daß die Öffnung der Aare eine sehr interessante Ergänzung zur Hochrheinschiffahrt werden könnte, und daß die Kantone an der Aare und an den Juraseen ein großes Interesse an diesem Projekt zeigen.[1]

Die Aare von der Mündung bis zum Bielersee und der Zihl-Kanal zwischen Bieler- und Neuenburgersee sind vom Bundesrat in seinem Beschluß vom 4. April 1923 als Wasserwege erster Klasse bezeichnet worden. Sie sind mit den bescheidenen Maßnahmen, die jener Beschluß vorsieht, für den späteren Ausbau geschützt. Im einzelnen sollte aber nun, wo nach dem vorliegenden Projekt die Linienführung des Schiffahrtsweges vom natürlichen Gewässer abweicht, das nötige Land erworben werden, damit es nicht durch Überbauung verloren geht oder später unter weit größerem Mittelaufwand erworben werden muß.

Voraussetzung für die Verwirklichung des Schiffahrtsweges auf der Aare ist der weitere Ausbau bzw. die Modernisierung der Wasserkraftnutzung an der Aare. Es müßten einige neue Kraftwerke erstellt werden, während andere moderner gestaltet werden müßten, was ohnehin vorgesehen ist. Außerdem müßten die entsprechenden Schleusenanlagen bei allen Kraftwerken erstellt werden.

Eine weitere Voraussetzung, die abzuwarten wäre, und die die Schiffbarmachung der Aare jedenfalls erleichtern könnte, ist die Durchführung der zweiten Juragewässerkorrektion, über welche uns der Bundesrat demnächst eine Vorlage unterbreiten will.

Auch für die Schiffbarmachung der Rhone bis nach Genf und bis in den Genfersee, die für die Westschweiz großes Interesse bieten würde, sind gewisse Vorarbeiten bereits geleistet worden. Die Rhone ist heute schiffbar bis Lyon. Für die Schiffbarmachung des Stromes zwischen Lyon und der Schweizer Grenze wäre der Ausbau mehrerer Kraftwerke die Voraussetzung. Das Problem ist sehr komplex, und es bedarf wohl noch weiterer intensiver Verhandlungen zwischen Frankreich und der Schweiz, um diesem Projekt greifbare Gestalt geben zu können. Wir hätten hier eine ähnliche Lage wie bei der Verwirklichung der Schiffahrt auf dem Rhein bis Basel, da auch hier der Fluß zur Hauptsache einem andern Staate gehört, der ein Interesse am Ausbau nur hat, wenn ihm die Schweiz finanzielle oder andere Gegenleistungen erbringen kann.

Für die Verbindung zwischen dem Neuenburger- und dem Genfersee ist durch den schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband unter Mitwirkung der Behörden ebenfalls ein generelles Projekt aufgestellt worden. Die Schaffung eines Schiffahrtskanals zwischen Neuenburger- und Genfersee würde aber im Gegensatz zum Ausbau der Aare sehr hohe Kosten verursachen, nämlich zwischen 5 und 6 Millionen Franken pro Kilometer gegenüber 800 000 Franken pro Kilometer beim Ausbau der Aare.

Wirtschaftliche Untersuchungen sind ebenfalls durch den Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband aus eigener Initiative durchgeführt worden. — Der Kanton Waadt hat das Gelände, das für die Erstellung dieses Kanals in Frage käme, in großzügiger Weise durch gesetzliche Maßnahmen gesichert. Es ist bedauerlich, daß man bisher andernorts, wo die Verwirklichung der Schiffahrt vielleicht näher liegen mag als in der Verbindung zwischen Neuenburger- und Genfersee, nicht in dieser vorausschauenden Weise gehandelt hat.

Das Postulat verlangt bezüglich der Verbindung zwischen Neuenburger- und Genfersee vom Bundesrat auch einen Vergleich mit den Plänen, die über den Ausbau der Verbindung Rhone-Rhein über das französische Territorium bestehen. Frankreich hegt nämlich zurzeit Pläne für die Vergrößerung seines Rhone-Rhein-Kanals. Es wird sich als notwendig erweisen, diese beiden Möglichkeiten der Verbindung von der Rhone zum Rhein zu vergleichen und ihre Wirtschaftlichkeit abzuklären. Auf Grund dieser Untersuchungen wird erst die Frage entschieden werden können, ob sich diese beiden Verbindungen wirtschaftlich gesehen rechtfertigen oder ob die eine zugunsten der andern zurücktreten sollte.

In den letzten Wochen ist ein generelles Projekt für eine Verbindung Adria-Langensee fertiggestellt worden, das von der gemischten schweizerisch-italienischen Kommission ausgearbeitet worden ist. Diesen Unterlagen ist zu entnehmen, daß man nicht daran denkt, den Tessin selbst schiffbar zu machen, sondern daß man einen Kanal erstellen möchte, der den Langensee mit Mailand verbinden würde. Von Mailand selbst müßte dann ein weiterer Kanal die Fortsetzung bis zum Po bringen. Die Kosten des Kanals zwischen Mailand und dem Langensee werden auf etwa 200 Mio Schweizer Franken geschätzt, was etwa 1,5 Mio Franken pro Kilometer ausmachen würde.

Als letzte mögliche Verbindung, über welche die Kommission einen Bericht erwartet, ist im Postulat die Verbindung zwischen der Donau und dem Bodensee genannt. Es handelt sich hier um eine Verbindung, die ausschließlich auf deutschem Boden liegt, die aber für die Schweiz unter Umständen ein wesentliches Interesse bieten könnte. Es ist bekannt, daß viele Güter, die aus dem Osten nach der Schweiz kommen, auf der Donau, soweit sie schiffbar ist, das heißt bis nach Regensburg, geführt werden und von dort auf dem Schienenwege in die Schweiz gelangen. Der Bundesrat wird in seinem Bericht entsprechende Zahlen sicher bekanntgeben können. Es könnte nun für die Schweiz eine wesentliche Frachtersparnis bedeuten, wenn mit dem Ausbau der obern Donau, der von Deutschland in Aussicht genommen ist, auch eine Verbindung mit dem Bodensee und dadurch mit dem Hochrhein und der Aare erreicht werden könnte. Dieses Interesse würde sich noch erhöhen, wenn die deutschen Projekte einer Verbindung zwischen dem Neckar und der Donau und zwischen dem Main und der Donau einmal verwirklicht sein sollten.

Der Bundesrat hat im Hochrheinbericht die Frage einer Verbindung Donau-Bodensee nur kurz gestreift, jedoch erklärt, daß es heute verfrüht wäre, schon technische und wirtschaftliche Studien über eine solche Verbindung durchführen zu wollen. Indessen wurde auch im Ständerat festgehalten, daß die Binnenschiffahrt auf dem Hochrhein erst ihre vollen Vorteile erreichen würde, wenn einmal auf irgendeine Weise der Bodensee mit der Donau verbunden werden könnte.

Es besteht für diese Verbindung bereits ein deutsches Projekt. Ich ließ mir sagen, daß es recht phantastisch anmuten soll. Dieses Projekt rechnet für die Erstellung eines Schiffahrtskanals zwischen Ulm und dem Bodensee mit Kosten von etwa 400 Mio Mark. Die badisch-württembergische Regierung hat im Jahre 1955 einen Generalverkehrsplan aufgestellt, in welchem sie die Verbindung Donau-Bodensee noch außer Betracht läßt und erklärt, daß man sich zunächst auf den Abschluß der Neckarkanalisierung und auf die Schiffbarmachung des Hochrheins als nächste Ziele der Wasserstraßenpolitik des Landes Baden-Württemberg beschränken müsse. Es dürfte damit feststehen, daß eine Verwirklichung dieses Projektes noch in weiterer Ferne liegt. Da sie aber der Schweiz unter Umständen bedeutende Vorteile bieten könnte, vor allem, wenn sich in einer späteren Zeit der Handel mit dem Osten wieder stärker intensivieren sollte, ist es sicher zweckmäßig, daß der Bundesrat in seinem Bericht auch dieses Projekt in die Gesamtbeurteilung der schweizerischen Binnenschiffahrt einbezieht.

Im zweiten Teil des Postulats wünscht die Kommission gleichsam als eines der Resultate der Prüfungen des Bundesrates eine Bereinigung des Verzeichnisses der schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken von 1923. Wie bereits dagelegt, hat der Bundesrat im Jahre 1950 die Limmat von der Mündung in die Aare bis zum Zürichsee, die Linth zwischen Zürichsee und Walensee und die Glatt von der Mündung in den Rhein bis zum Greifensee mit Verbindung nach der Limmat aus diesem Verzeichnis gestrichen. Indessen stehen im Verzeichnis noch der Tessin vom Langensee bis Bodio und die Tresa, ferner die Aare vom Bielersee bis zum Thunersee und die Reuß von der Mündung in die Aare bis zur Lorzemündung und von der Lorzemündung bis in den Vierwaldstättersee direkt oder mit Verbindung über den Zugersee. Diese Möglichkeiten mögen zum Teil recht phantastisch und illusionär anmuten, und es sollte sicher, nachdem der Bundesrat nun das gesamte Problem der schweizerischen Binnenschiffahrt in Gesamtsicht überprüfen soll, eine Zurückschneidung dieser Projekte auf die wirklich realisierbaren Möglichkeiten erfolgen. Weder der Sprechende noch die Kommission möchten sich jedoch heute ein abschließendes Urteil erlauben. Es kann wohl möglich sein, daß der Bundesrat zum Schluß kommen wird, daß verschiedene dieser Gewässerstrecken sich tatsächlich doch zu einer Schiffbarmachung noch eignen könnten. Es liegt aber der Kommission daran, daß die Realisierungsmöglichkeiten einmal abgeklärt werden, daß man dann aber dafür diese Möglichkeiten der Verwirklichung einen entscheidenden Schritt näherführt.

Ich bitte Sie, dem Postulat Ihrer Kommission zuzustimmen.»

Der Bundesrat nahm das Postulat entgegen. Aus der Mitte des Rates wurde es nicht bekämpft und somit angenommen.

E. Auer

[1] Siehe Tabelle des Berichtes der Schiffahrtsdirektion Basel auf S. 315 dieses Hefts. (Red.)