

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 10

Artikel: Der Vertrag zwischen Deutschland und der Schweiz über die Regulierung des Rheins zwischen Basel (Istein) und Strassburg
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-43407>

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: 02.04.2025

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

INHALT: Der Vertrag zwischen Deutschland und der Schweiz über die Regulierung des Rheins zwischen Basel (Istein) und Strassburg. — Vom Bau der neuen Eisenbahn- und Strassenbrücke über den Rhein bei Düsseldorf-Neuss. — Wettbewerb für die Erstellung eines künstlichen Schwimmbades in Interlaken. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1928. — Mitteilungen: Praktische Schnellprüfung von Schweissverbindungen. Elektrisches Vorheizen der Züge. Rheinkraft-

werk Dogern. Der II. Internationale Kongress für neues Bauen. Basler Rheinhafen-Verkehr. Eidgenössische Technische Hochschule. Der Deutsche Stahlbau-Verband. Der Verband Schweizer Spezialfabriken der Elektrotechnik. Ein Hochofen mit einer Tagesleistung von 1100 t. Völkerbunds-Gebäude in Genf. — Nekrologe: Walter Morf. — Wettbewerbe: Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Zürich. — Literatur: — Mitteilungen der Vereine.

Band 94

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 10

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

Sieben Jahre sind verflossen, seit durch die Strassburger *Resolution vom 10. Mai 1922*, den sog. Kompromiss, die allseitig anerkannte rechtliche Grundlage für den schweizerischen Anspruch auf die Regulierung der Oberreinstrecke Strassburg-Basel und für den französischen Seitenkanal geschaffen worden war. Die erste Kanalstufe, das Kraftwerk Kembs, ist bereits im Bau; der Verwirklichung der Regulierung sind wir wenigstens, man darf schon sagen endlich, einen kräftigen Schritt näher gekommen in dem Vertrag mit Deutschland (vom 28. März d. J.), der die Einzelheiten der Durchführung, namentlich die Kostenteilung regelt. Da der Fernerstehende sich kaum einen Begriff macht von den Schwierigkeiten, die dabei der Bundesrat, seine Organe und unsere Schweiz. Delegation zu überwinden hatten, sowie in Anbetracht der ausserordentlichen wirtschaftlichen Bedeutung der Rheinregulierung für unser Land, halten wir es für geboten, auch hierüber die schweizerische Technikerschaft möglichst gründlich zu unterrichten. Wir folgen dabei der Botschaft des Bundesrates (Nr. 2474, vom 6. August d. J.), die den Werdegang der Verständigung mit unserem nördlichen Nachbarstaat in umfassender Weise darlegt.

Von besonderem Interesse ist dabei das der Bundesrätlichen Botschaft beigefügte Gutachten des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft über die Wirtschaftlichkeit der Rheinregulierung, in dem zahlenmässig nachgewiesen wird, dass die Vorteile der Regulierung grösser sind als die dafür nötigen Aufwendungen.

Vorausgeschickt sei eine kurze Erinnerung an die Berichterstattung und Anteilnahme der „S. B. Z.“ in dem denkwürdigen Kampf um die Lösung der Rheinfrage, der wie gesagt im Abkommen vom 10. Mai 1922 seinen Abschluss fand, einen Abschluss, den man auch massgebenden Ortes, insbesondere in Basel, als zweckdienlich und befriedigend anerkannt hat. Ueber jene Dinge finden unsere Leser nähern Aufschluss in folgenden Jahrgängen der „S. B. Z.“:

- 1921 Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizerischer Schifffahrtsfragen; Wettbewerb Basel-Bodensee (auch als Sonderdruck zu haben).
- 1922 (vom 14. I.): *Resolution vom 16. Dez. 1921* über die Bedingungen für den Bau des französischen Seitenkanals (einschl. Kembs und Stauwehr im Rhein). (28. I.) Verzeichnis aller „S. B. Z.“-Artikel mit Bezug auf die Schifffahrt auf dem Oberrhein, von 1905/21. (3. VI.): *Resolution vom 10. Mai 1922* („Lösung der Rheinfrage“). (12. VIII.) Regulierungs-Projekt 1921 Strassburg-Basel. (I. XI.-XII.): Rückstau des Kembserwerkes bis zur Birs, mit Darstellung des Kembserwerkes.
- 1925 (14. III.): Basler Rheinhafen Kleinhüningen. (IV.): Ausführungs-Projekt 1924 für die Regulierung Strassburg-Istein (von der Zentral-Kommission genehmigt am 29. April 1925). (16. V.): *Resolution vom 29. April 1925*, mit Erläuterungen von E. Payot.
- 1926 (XI.): Das Schifffahrtstechnische Problem und die Regulierung Strassburg-Basel, von E. Ott.
- 1927 (5. II.): Die Bodensee-Regulierung, amtl. Projekt 1926. (1. X.): Zustand der Isteiner Schwelle.
- 1928 (22. IX.): Entwicklung der Rheinschifffahrt bis Basel.
- 1929 (13. IV.): Desgl. von 1913 bis 1928.

Alles dies als für unsere Leser bekannt bzw. nachschlagbar vorausgesetzt, gehen wir über zur auszugsweisen Wiedergabe der bundesrätlichen Botschaft vom 6. Aug. d. J.

Trotzdem das Regulierungsprojekt, wie erwähnt, im Kompromiss vom 10. Mai 1922 grundsätzlich genehmigt worden war, wurden sowohl in den Verhandlungen der Unterkommission als auch in der daran anschliessenden *Frühjahrs-Session 1925 der Rhein-Zentralkommission* von den Vertretern Belgiens, Frankreichs, Grossbritanniens und Italiens Einwände gegen die Ausführung des Projektes gemacht, die kaum etwas anderes bedeuteten, als eine grundsätzliche Ablehnung der Regulierung überhaupt, die aber von den Delegierten der übrigen in der Zentralkommission vertretenen Staaten nicht als stichhaltig anerkannt werden konnten. So wurde erklärt, dass — weil das Projekt eine Erhöhung der mittleren Wassergeschwindigkeit im regulierten Rhein um 1 bis 2% vorsieht, während die massgebende maximale Geschwindigkeit selbstverständlich erheblich herabgesetzt wird — die Ausführung der Regulierung überhaupt keine Verbesserung der gegenwärtigen Fahrwasserhältnisse des Flusses herbeiführe und die ihr zugeschriebenen Vorteile gar nicht bringen werde. Sodann ist die Befürchtung geäußert worden, dass durch die Ausführung des Regulierungsprojektes das bereits bestehende Regulierungswerk unterhalb Strassburg gefährdet werden könnte. Durch die Ausführung des Projektes würde die Erosion nicht, wie von den deutschen und schweizerischen Technikern angenommen wurde, unterbunden, sondern bloss vom Rhein oberhalb Strassburg auf den unterhalb liegenden Abschnitt des Rheins übertragen. Es wurde sodann als ein Gebot der Vorsicht bezeichnet, die Arbeiten nur an einer einzigen Stelle in Angriff zu nehmen und damit etappenweise von Strassburg an flussaufwärts vorzürücken, anstatt, wie die Projektverfasser zwecks Ersparnis an Zeit und Kosten vorgesehen hatten, sie gleichzeitig an mehreren Stellen des Stroms einzuleiten.

Wie schon im Bericht des Bundesrates über seine Geschäftsführung im Jahre 1925 ausgeführt worden ist, endeten schliesslich diese Verhandlungen wieder mit einem Kompromiss. Das Regulierungsprojekt wie auch das Projekt für die Fortsetzung des Seitenkanals wurden gutgeheissen. Den oben erwähnten Bedenken gegen das Regulierungsprojekt sollte Rechnung getragen werden durch Abänderung des Bauprogramms des Projektes sowie durch Auferlegung einer Garantieverpflichtung auf die Schweiz und Deutschland. Der das Regulierungswerk betreffende Teil der *Resolution der Zentralkommission vom 29. April 1925* hat folgenden Wortlaut:

„1. Die Regulierungsarbeiten im Rhein zwischen Istein und Strassburg sollen fortschreitend von Tal zu Berg ausgeführt und gleichzeitig nur auf zwei Abschnitten auf einmal in Angriff genommen werden: auf einem, der unmittelbar oberhalb der bereits zwischen Strassburg und Sondernheim gebauten Regulierungswerke beginnt, und auf einem zweiten, der von einem Punkt ausgeht, der am untern Ende der Erosionsstrecke in der Nähe von Hartheim liegt. Von diesem Punkt aus können jedoch die Arbeiten gleichzeitig bergwärts in der Richtung Istein und talwärts in Richtung Strassburg in Angriff genommen werden.

2. Die Kommission macht ihre Genehmigung von dem Abschluss eines Abkommens zwischen Deutschland und der Schweiz betreffend die Uebernahme nachstehender Verpflichtungen abhängig:

- die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit die Schifffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten durch diese keine nennenswerte Behinderung erfährt;
- auf eigene Kosten alle schädlichen Folgen, die für den bereits regulierten Teil der Wasserstrasse unterhalb Strassburg durch die Ausführung und das Bestehen der Regulierungsarbeiten oberhalb Strassburg entstehen könnten, zu beheben.

3. Verwaltungsklausel. Die Kommission nimmt zu Protokoll, dass Frankreich bei der Ausführung der Regulierungsarbeiten seinen technischen und behördlichen Beistand — ebenso als ob Frankreich selbst und auf eigene Rechnung diese Arbeiten ausführte — zur Verfügung stellen wird und dass die Uferstaaten sich bemühen werden, die Art und Weise ihrer technischen und behördlichen Mitarbeit durch ein Abkommen zu regeln, das spätestens 6 Monate nach der Ueberreichung von Vorschlägen seitens eines der genannten Staaten getroffen sein soll, wobei der finanzielle Teil der Frage durch das Abkommen vom 10. Mai 1922 geregelt bleibt. Das Abkommen soll, wenn es getroffen ist, zur Kenntnis der Kommission gebracht werden.“

*

Nach nochmaliger Ueberprüfung und endgültiger Abklärung der wirtschaftlichen Seite der Projektes durch das Amt für Wasserwirtschaft, über die in einer Anlage dieser Botschaft zusammenfassend berichtet wird¹⁾, galt es nunmehr, *Verhandlungen mit den beteiligten Uferstaaten*, Deutschland und Frankreich, einzuleiten, um deren Mitwirkung bei der Ausführung der Regulierung vertraglich zu regeln. Der Bundesrat bestellte Ende Juni 1925 eine *Delegation*, bestehend aus den Herren Direktor R. Herold, Professor W. Burkhardt in Bern, Dir. Ing. E. Payot in Basel, und beauftragte sie, die Vorarbeiten für die Aufnahme dieser Verhandlungen durchzuführen. Die Delegation entledigte sich noch im gleichen Jahre ihrer Aufgabe und übermittelte dem Bundesrat als Ergebnis ihrer Beratungen:

1. den Entwurf einer „Vereinbarung zwischen der Schweiz, Deutschland und Frankreich über die Ausführung der Regulierung des Rheins“, in dem die Ausführung des Regulierungsprojektes durch die Badische Wasser- und Strassenbaudirektion in Karlsruhe und die Ueberwachung der Arbeiten durch eine Baukommission, in der die drei Staaten mit je zwei Mitgliedern vertreten sind, vorgesehen war;

2. den Entwurf eines „Bauvertrages“, worin die Rechte und Pflichten der Baukommission einerseits und der Bauleitung (Badische Wasser- und Strassenbaudirektion, Karlsruhe) andererseits näher geregelt wurden.

In ihrem Berichte an den Bundesrat führte die Delegation aus, dass es nunmehr unerlässlich erscheine, auch den Standpunkt der beteiligten Nachbarstaaten in der Angelegenheit kennen zu lernen.

Der Bundesrat war sich wohl bewusst, welche Bedeutung einer möglichst raschen Inangriffnahme des Regulierungswerkes und somit einer umgehenden Aufnahme der notwendigen internationalen Verhandlungen zukomme. Da indessen die Gesamtkosten des Werkes auf über 60 Millionen Franken veranschlagt worden waren, und es wahrscheinlich erschien, dass die Schweiz sehr erheblich an diese Summe werde beitragen müssen, hielt er ein bedächtiges Vorgehen doch als angezeigt. Jedenfalls erschien es ihm als unerlässlich, zunächst einmal in Erfahrung zu bringen, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe diejenigen Kantone bereit wären, an den *schweizerischen Kostenanteil* beizutragen, die aus dem Regulierungswerk in erster Linie Nutzen ziehen werden. Der Bundesrat dachte dabei vor allem an die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Zürich. Mit Schreiben vom 25. Juni 1926 orientierte der Bundesrat diese Kantone über die Sachlage und ersuchte sie, zu der Frage ihrer allfälligen Beitragsleistung Stellung zu nehmen.

Die Antworten der Kantone, die im Laufe des Jahres eintrafen, lauten kurz zusammengefasst folgendermassen: Basel-Stadt bezeichnete grundsätzlich die Regulierung als Angelegenheit des Bundes, erklärte sich aber bereit, im gegebenen Zeitpunkt dem Grossen Rat eine angemessene Beteiligung an den Kosten des Werkes vorzuschlagen, die um so höher sein könnte, je rascher das Werk begonnen und wirksam werde. Basel-Landschaft betonte in ähnlicher Weise, dass die Rheinregulierung vorab eine eidgenössische Angelegenheit sei. Bevor feststehe, wie hoch der auf die Schweiz entfallende Gesamtkostenbetrag sei, meinte der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft eine Empfehlung an die entscheidenden Instanzen zu einer Beitragsleistung nicht verantworten zu können. Der Regierungsrat bemerkte ferner, dass eine Beitragsleistung des Kantons nur in Frage kommen könnte, wenn auch in bezug auf die Weiterführung der Schifffahrt von Basel aufwärts Gewähr geboten werde. Aargau äusserte sich ebenfalls sehr zurückhaltend. Für die Abwägung der Interessen am Regulierungsprojekte spiele die Lage

der Kantone keine ausschlaggebende Rolle. Es dürfte überhaupt schwer sein, besondere Interessen einer Landesgegend festzustellen. Der Regierungsrat des Kantons Zürich teilte in einer vorläufigen Antwort mit, dass er grundsätzlich die Förderung einer lebenskräftigen Schifffahrt auf den Rhein gutheisse, in Anbetracht der Tragweite der Sache für den Kanton indessen noch eingehendere Studien über das Problem anzustellen hätte.

Der Bundesrat musste sich nach Kenntnisnahme dieser Schreiben Rechenschaft darüber ablegen, dass die Fortsetzung der Verhandlungen mit den Kantonen voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen werde, dass aber eine weitere Verzögerung der Aufnahme der internationalen Verhandlungen kaum zu verantworten wäre. Er beschloss daher, parallel zu den Beratungen mit den Kantonen auch die Verhandlungen mit Deutschland und daran anschliessend mit Frankreich aufzunehmen. Als schweizerische Unterhändler bezeichnete der Bundesrat die Herren Direktor R. Herold, Direktor E. Payot und Dr. A. Strickler, damals Sektionschef im Eidgenössischen Amte für Wasserwirtschaft. Die Delegation wurde beauftragt, in Verhandlungen mit den genannten Staaten in Erfahrung zu bringen, ob diese geneigt wären, über die Ausführung der Regulierung einen Vertrag im Sinne der schweizerischerseits gestellten Vorentwürfe abzuschliessen, und in welcher Höhe sie sich gegebenenfalls an den Kosten des Werkes beteiligen würden.

*

Vom 14. bis 17. März 1927 fand eine *erste Fühlungnahme* zwischen den Vertretern der Schweiz und Deutschlands in Berlin statt. Das wesentlichste Moment der Verhandlungen bildete zunächst ein Vorstoss der deutschen Vertreter zugunsten der Kanalisierung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee. Zugleich mit dem Vertrag über die Regulierung der Strecke Basel-Strassburg sollte nach Erachten der deutschen Vertreter ein Staatsvertrag über die Kanalisierung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee nach Massgabe der zwischen der Schweiz und Baden vereinbarten Entwürfe abgeschlossen werden und dabei u. a. festgelegt werden, dass bis zur Vollendung der Rheinregulierung auch die Schifffahrtsstrasse Basel-Bodensee wenigstens im Vorausbau fertig erstellt sein müsse und dass die Schweiz einen wesentlichen Teil der Kosten übernehmen werde. Unter Vorbehalt eines entsprechenden Entgegenkommens des Bundesrates — die schweizerischen Delegierten konnten selbstverständlich die geäusserten Wünsche nur ad referendum entgegennehmen — erklärten die deutschen Delegierten das Einverständnis ihrer Regierung, an der Ausführung der Rheinregulierung mitzuwirken durch Uebernahme von 40% der Baukosten des Werkes, der gesamten Unterhaltskosten für den regulierten Rhein auf deutschem Gebiete, sowie auch der Haftung für allfällige durch die Regulierungsarbeiten oberhalb Strassburg im Rhein unterhalb Strassburg auf deutschem Gebiete bewirkten Schädigungen.

So sehr der Bundesrat die in Aussicht gestellten Leistungen Deutschlands in bezug auf das Regulierungswerk zu würdigen wusste, so unannehmbar erschien ihm die vorgeschlagene Verbindung des Regulierungsprojektes mit der Kanalisierung des Rheins oberhalb Basel. Ein in der Folge vom Eidgenössischen Amte für Wasserwirtschaft im Auftrage des Bundesrates ausgearbeitetes Gutachten bestätigte seine Befürchtungen, dass vom schweizerischen Standpunkt und aus der jetzigen Wirtschaftslage heraus beurteilt, der sofortigen Erstellung der Wasserstrasse Basel-Bodensee schwere Bedenken entgegenstünden. Die mit einem unverzüglichen Ausbau dieser Rheinestrecke — unabhängig von dem mit den wirtschaftlichen Bedürfnissen schritthaltenden Bau der auf der Strecke projektierten Kraftwerke — verbundenen Anlagekosten stünden in keinem Verhältnisse zu den zu erwartenden Frachtersparnissen. Dazu musste die Frage der Rückwirkungen der Schifffahrtsstrasse Basel-Bodensee auf die SBB als noch zu wenig abgeklärt betrachtet werden. Der fast gleichzeitige Ausbau der Strecke Basel-Strassburg und des Abschnittes Basel-Bodensee hätte jedenfalls für die Schweiz eine ganz untragbare finanzielle Belastung ergeben.

Der Bundesrat sah sich daher veranlasst, seine Delegierten zu beauftragen, den deutschen Vertretern von dieser Sachlage Kenntnis zu geben und auf eine Trennung der beiden Projekte zu dringen. Die schweizerischen Delegierten wurden ermächtigt, als Zeichen des Entgegenkommens ihrerseits die Erklärung abzugeben, dass der Bundesrat bereit sei, wie bisher auch bei den künftig zu erteilenden Konzessionen für die Wasserkraftanlagen am Rhein die

¹⁾ Der bezügliche Bericht wird in der nächsten Nummer folgen.

Schiffahrtsinteressen gebührend zu berücksichtigen und die Konzessionsverhandlungen für die noch geplanten Kraftwerke zwischen Basel und dem Bodensee nach Möglichkeit zu beschleunigen.

*

Die *neue Fühlungnahme* der schweizerischen und deutschen Vertreter fand wiederum *in Berlin* statt, vom 17. bis 21. Januar 1928. Deren Ergebnis kann folgendermassen zusammengefasst werden:

Die deutschen Vertreter erklärten sich bereit, auf die Forderung des gleichzeitigen Ausbaues der beiden Abschnitte des Rheins ober- und unterhalb Basel zu verzichten, unter der Bedingung indessen, dass schweizerischerseits zugesichert werde:

a) über die Ausführung der Wasserstrasse Basel-Bodensee mit der Badischen Regierung einen Vertrag abzuschliessen, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen;

b) die Verhandlungen über die Erteilung neuer Konzessionen für Kraftwerke zwischen Basel und dem Bodensee nach bisherigen Grundsätzen weiter zu führen und die Erstellung der neuen Kraftwerke, soweit es die Rücksichten auf die nationalen Interessen der Schweiz erlauben, durch Erleichterung der Ausfuhr elektrischer Energie zu fördern.

Die deutschen Delegierten waren ferner ermächtigt, ihr Angebot vom März 1927 in bezug auf die Beteiligung Deutschlands am Regulierungswerk in der Hauptsache unverändert aufrechtzuerhalten. Sie verlangten aber, dass das deutsche Angebot einerseits und die Zusicherung der Schweiz andererseits, unabhängig von dem später unter den drei Staaten abzuschliessenden Uebereinkommen, ohne Verzug in einem besondern Verträge festgelegt werden. Unter dieser Bedingung stimmten die deutschen Vertreter auch dem Entwurfe für einen Vertrag unter den drei Staaten zu. Die Frage, ob dieser Vertrag „zu Dritt“ später zu ergänzen sein werde durch einen besondern „Bauvertrag“ (vgl. oben) sollte vorläufig offen bleiben.

So, wie die deutschen Wünsche in bezug auf den Ausbau des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee nunmehr formuliert worden waren, liess sich zweifellos darüber reden. Dadurch, dass Deutschland anerkannte, dass die Schiffbarmachung dieser Strecke erst dann erfolgen sollte, wenn sie wirtschaftlich als gerechtfertigt erscheine, waren unsere Bedenken, die ja, wie erwähnt, wirtschaftlicher Natur waren, gegenstandslos geworden. Der Vorbehalt der nationalen Interessen der Schweiz liess auch die Zusicherung in bezug auf die weitere Förderung des Kraftwerkbaues auf dieser Strecke und der Ausfuhr elektrischer Energie als unbedenklich erscheinen. Materiell war das von den schweizerischen Unterhändlern Erreichte in jeder Beziehung annehmbar. Wenn der Bundesrat trotzdem zögerte, die bisherigen Abmachungen mit Deutschland sofort vertraglich festzulegen, so geschah dies nur deshalb, weil in jenem Zeitpunkte noch ganz unabgeklärt war, ob die beteiligten Kantone sich bereit finden werden, das ihrige an den schweizerischen Kostenanteil beizutragen, und weil zudem die geplanten Verhandlungen mit Frankreich noch gar nicht eingeleitet worden waren. Eine neue Einstellung zur Rheinregulierung — wie da und dort im In- und Ausland vermutet worden ist — war dabei selbstverständlich in keiner Weise beabsichtigt.

*

Der Bundesrat unternahm also zunächst unverzüglich *neue Schritte bei den Regierungsbehörden von Basel-Stadt und Basel-Landschaft*. Wiederum an alle früher schon in der Angelegenheit begrüsst Kantone zu gelangen, schien ihm nicht angezeigt zu sein, in der Erwägung, dass die Verhandlungen mit nur zwei Kantonen jedenfalls rascher zum Ziele führen werden und dass es der Eidgenossenschaft unbenommen bliebe, die in Frage stehenden weiter oben liegenden Rheinuferkantone später, wenn einmal der Ausbau des Rheins oberhalb Basel ins Auge gefasst werden sollte, zur angemessenen Beteiligung an den in Betracht fallenden Kosten einzuladen. Der Bundesrat beauftragte ferner das politische Departement, der französischen Regierung Kenntnis zu geben von den von den schweizerischen und deutschen Delegierten entworfenen Vorschlägen zu einem Verträge „zu Dritt“ und ihr die Aufnahme von Verhandlungen anzuregen. Gleichzeitig liess der Bundesrat der Deutschen Regierung mitteilen, dass er grundsätzlich den Berliner Abmachungen zustimme und in der Lage zu sein hoffe, im Anschluss an die Verhandlungen „zu Dritt“ mit Deutschland diese Abmachungen vertraglich festzulegen.

Die Schritte bei den Kantonen ergaben folgendes: Der Regierungsrat von Basel-Stadt stellte sich in seinem Antwortschreiben, wie schon früher, auf den Standpunkt, dass die Regulierung vorab eine eidgenössische Angelegenheit sei. Um indessen seinen guten Willen zu bekunden, sicherte er zu, dem Grossen Rat im gegebenen Zeitpunkt eine Beitragleistung von 4 Millionen Franken zu beantragen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft lehnte dagegen jegliche Beitragleistung ab mit dem Hinweis darauf, dass eventuell die Frage, ob der Kanton sich an den Kosten des Ausbaues des Oberheins zu beteiligen hätte, später im Zusammenhange mit der Subventionierung der Hafenanlage von Birsfelden zu prüfen wäre.

Der Bundesrat konnte sich der Einsicht nicht verschliessen, dass die Lage des Kantons Basel-Landschaft, trotz dessen unmittelbarer Nachbarschaft mit Basel-Stadt, im wesentlichen dieselbe ist wie diejenige Aargaus und Zürich, indem auch ihm der direkte Anschluss an das Regulierungswerk tatsächlich zur Zeit noch fehlt. Es schien sich deshalb zu rechtfertigen, auch die Forderung einer Beitragleistung dieses Kantons zurückzustellen bis zur Verwirklichung des Anschlusses dieses Kantons an den zur Grossschiffahrtsstrasse ausgebauten Rhein. Der von Basel-Stadt angebotene Betrag von 4 Millionen Fr. war indessen, mit Rücksicht auf die ganz besonderen und unmittelbaren Interessen dieses Kantons am Regulierungswerk, als unter allen Umständen zu niedrig zu betrachten. Dem Bundesrat schien überdies eine prozentuale Beitragsleistung dieses Kantons an den Kostenanteil der Eidgenossenschaft der Beteiligung mit einer festen Summe vorzuziehen zu sein. Nach neuer Fühlungnahme erklärte sich schliesslich Basel-Stadt bereit, eine feste Quote von 20% des gesamten schweizerischen Anteils, d. h. nach Kostenvoranschlag rund 8000000 Fr. zu übernehmen. Wir werden weiter unten auf diese interne Regelung zurückkommen.

*

Die mit Note vom 7. Juni 1928 an *die französische Regierung* gerichtete Einladung zu Verhandlungen blieb trotz unserer Rückfragen längere Zeit unbeantwortet, und erst bei Anlass der Zusammenkunft der Rhein-Zentralkommission im November 1928 teilten die französischen Delegierten, auf Erkundigung der schweizerischen Vertreter mit, dass Frankreich den Zeitpunkt für Verhandlungen „zu Dritt“ nicht für gekommen erachte, solange die in der Resolution der Rhein-Zentralkommission vom 29. April 1925 (s. oben) vorgesehene Vereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz betreffend die Aufrechterhaltung der Schifffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten und betreffend Uebernahme der Kosten für allfällige schädliche Folgen dieser Arbeiten auf der Strecke unterhalb Strassburg nicht abgeschlossen worden seien. Dieser Standpunkt wurde in der Folge mit Note der französischen Regierung vom 16. November 1928 bestätigt.

Frankreich stützte sich also auf den Wortlaut der Resolution von 1925 und vertrat, wenigstens mit Bezug auf die beiden in jener Resolution berührten Punkte, den seinerzeit schon von Deutschland geltend gemachten Standpunkt, es müsse *vor* der Einleitung von Verhandlungen „zu Dritt“ eine vertragliche Bindung zwischen der Schweiz und Deutschland stattfinden. Damit war die Lage formell derart abgeklärt, dass nur weitere Verhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland und eine Verständigung unter diesen Staaten das Mittel waren, die Angelegenheit endlich zum Ziele zu führen. Der Bundesrat hatte keine andere Wahl, als neuerdings an die deutsche Regierung zu gelangen, um zu versuchen, Deutschland für die Uebernahme der in Frage stehenden Gesamthaftung zu gewinnen. Die Frage der Aufrechterhaltung der Schifffahrt während der Regulierungsarbeiten hatte, nebenbei gesagt, schon in den früheren Verhandlungen mit Deutschland eine Regelung gefunden, indem vorgesehen worden war, der Bauleitung — der Badischen Wasser- und Strassenbaudirektion in Karlsruhe — eine entsprechende Verpflichtung zu überbinden.

Eine Fühlungnahme mit der deutschen Regierung zeigte, dass diese zu einem entsprechenden Entgegenkommen bereit war, vorausgesetzt, dass der Bundesrat seinerseits sich nunmehr entschliessen könne, die Berliner Abmachungen vom Jahre 1928 vertraglich festzulegen. Im Interesse des Zustandekommens des Regulierungswerkes zögerte der Bundesrat nicht, diese Zusage zu erteilen. In den darauffolgenden Verhandlungen *zwischen den Vertretern Deutschlands und der Schweiz*, die vom 26. bis 28. März 1929 in Bern stattfanden, wurde der umstehende *Vertrag abgeschlossen*.¹⁾

¹⁾ Der Schluss der „Botschaft“ folgt in nächster Nummer.

VERTRAG ZWISCHEN DER SCHWEIZ UND DEUTSCHLAND
 ÜBER DIE REGULIERUNG DES RHEINS ZWISCHEN
 STRASSBURG/KEHL UND ISTEIN.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft
 und
das Deutsche Reich

von dem Wunsche beseelt, die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein nach Massgabe des Beschlusses der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 29. April 1925 zur Ausführung zu bringen,

sind übereingekommen, hierüber einen Vertrag zu schliessen.

Zu diesem Zwecke haben

Der Schweizerische Bundesrat

den Direktor Herrn Dr. R. Herold, den Direktor Herrn Ingenieur E. Payot, den Direktor Herrn Dr. A. Strickler,

Der Präsident des Deutschen Reiches

den Gesandten Herrn Dr. Seeliger, den Ministerialdirigenten Herrn Geh. Regierungsrat Koenigs, den Ministerialrat Herrn Hoebel, den Ministerialdirektor Herrn Dr.-Ing. Dr. Fuchs zu ihren Bevollmächtigten ernannt.

Diese haben nach Mitteilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten folgendes vereinbart:

Art. 1. Die Schweizerische Eidgenossenschaft und das Deutsche Reich kommen überein, die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein nach Massgabe des von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt am 29. April 1925 genehmigten Entwurfs unverzüglich zu beginnen und ohne Unterbrechung durchzuführen.

Von den Baukosten, die auf 50 Millionen RM. veranschlagt sind, übernehmen die Schweiz 60 % und Deutschland 40 %.

In dem gleichen Verhältnis werden etwaige Mehrkosten bis zur Höhe von 10 % aufgebracht.

Sollte nach Erschöpfung dieser Mittel das Ziel der Regulierung wider Erwarten nicht erreicht sein, so werden sich die Vertragsstaaten rechtzeitig über das weitere Vorgehen verständigen.

Beiträge, die von dritter Seite geleistet werden sollten, werden den Vertragsstaaten im Verhältnis von 60:40 gutgeschrieben.

Art. 2. Ueber die Höhe der Jahresraten, die auch in dem Verhältnis von 60:40 geleistet werden, und über die Zahlungstermine werden sich die Vertragsstaaten jeweils für das folgende Jahr rechtzeitig verständigen.

Art. 3. Die Frage der Uebernahme der Kosten für die Unterhaltung der regulierten Strecke wird im Sinne der von deutschen, französischen und schweizerischen Delegierten am 10. Mai 1922 in Strassburg abgeschlossenen Vereinbarungen und des dazu gehörenden Protokolls vom gleichen Tage geregelt werden. Die Deutsche Regierung erklärt, dass sie die Unterhaltung der regulierten Strecke auf ihrem Staatsgebiet auf ihre Kosten übernimmt.

Art. 4. Beide Regierungen stellen fest, dass die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in ihrem Beschluss vom 29. April 1925 die Genehmigung des Regulierungsentwurfs unter der Bedingung erteilt hat, dass die Schweiz und Deutschland sich durch ein Abkommen verpflichten, die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit die Schiffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten durch diese keine nennenswerte Behinderung erfährt.¹⁾

¹⁾ Diese Bestimmung erscheint zwar selbstverständlich; sie ist offenbar die sinngemäss entsprechende Schutz-Klausel für ungestörten Schiffahrtsbetrieb, wie sie als Bedingung auch für den Bau des Kembser-Werkes, bzw. des französischen Seitenkanals in der Resolution der Z.-K. vom 16. Dezember 1921 unter deren Ziffer 3 festgesetzt worden ist: „Le canal éclusé devra être utilisable par les convois avant que l'exécution des travaux de construction du barrage dans le Rhin commence à gêner la navigation; l'achèvement de ces travaux sera poursuivi de telle sorte qu'à aucun moment la navigation ne soit entravée par leur exécution.“ *Red.*

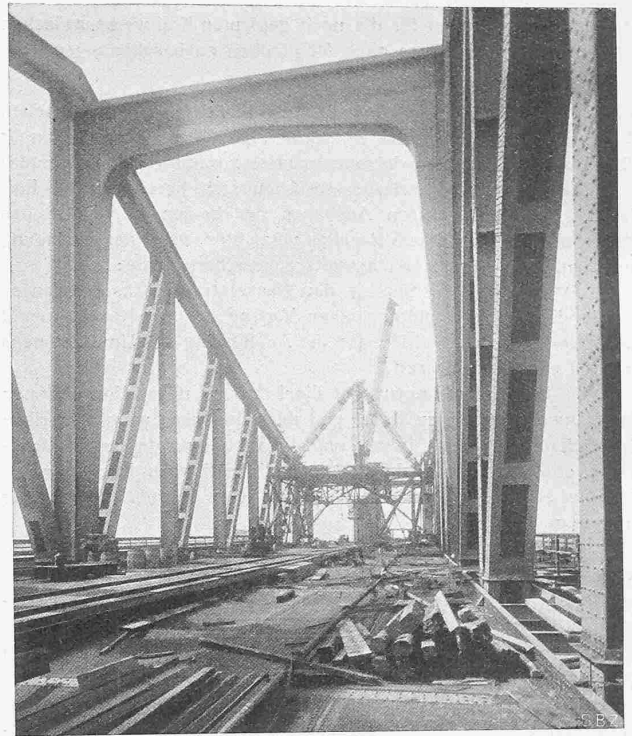


Abb. 2. Neue Eisenbahn- und Strassenbrücke bei Düsseldorf-Neuss. Blick in die Brücken-Fahrbahn.

Sie kommen daher überein, diese Verpflichtung zu übernehmen und deren Erfüllung durch entsprechende Anweisung der verantwortlichen Bauleitung sicherzustellen.

Art. 5. Beide Regierungen stellen fest, dass die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt in dem selben Beschluss die Genehmigung des Regulierungsentwurfs unter der weiteren Bedingung erteilt hat, dass in dem gedachten Abkommen auch die Verpflichtung übernommen werde, alle schädlichen Folgen, die für den bereits regulierten Teil der Wasserstrasse unterhalb Strassburg durch die Ausführung und das Bestehen der Regulierung oberhalb Strassburg entstehen könnten, zu beheben.

Die Deutsche Regierung erklärt, dass sie diese Verpflichtung auf ihre Kosten übernimmt.

Art. 6. Die Schweizerische und die Deutsche Regierung sind darüber einig, dass im Zusammenhang mit der Regulierung des Rheins von Strassburg-Kehl bis Istein die Ausführung des Grossschiffahrtsweges vom 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 Schweizerische Bundesrat zu:

1. die Verhandlungen betreffend die Erteilung neuer Konzessionen für Kraftwerke zwischen Basel und dem Bodensee nach den bisherigen Grundsätzen gemeinsam mit der Badischen Regierung zu führen und möglichst zu beschleunigen;

2. die bisher im Interesse der Grossschiffahrt üblich gewordenen Auflagen auch bei Erteilung neuer Konzessionen im Einvernehmen mit der Badischen Regierung zu erlassen;

3. die Ausführung der Kraftwerke zu erleichtern, insbesondere auch in der Bewilligung der Ausfuhr für schweizerische Kraftanteile, die ausserhalb der Schweiz eine günstigere Verwendung finden können, Entgegenkommen

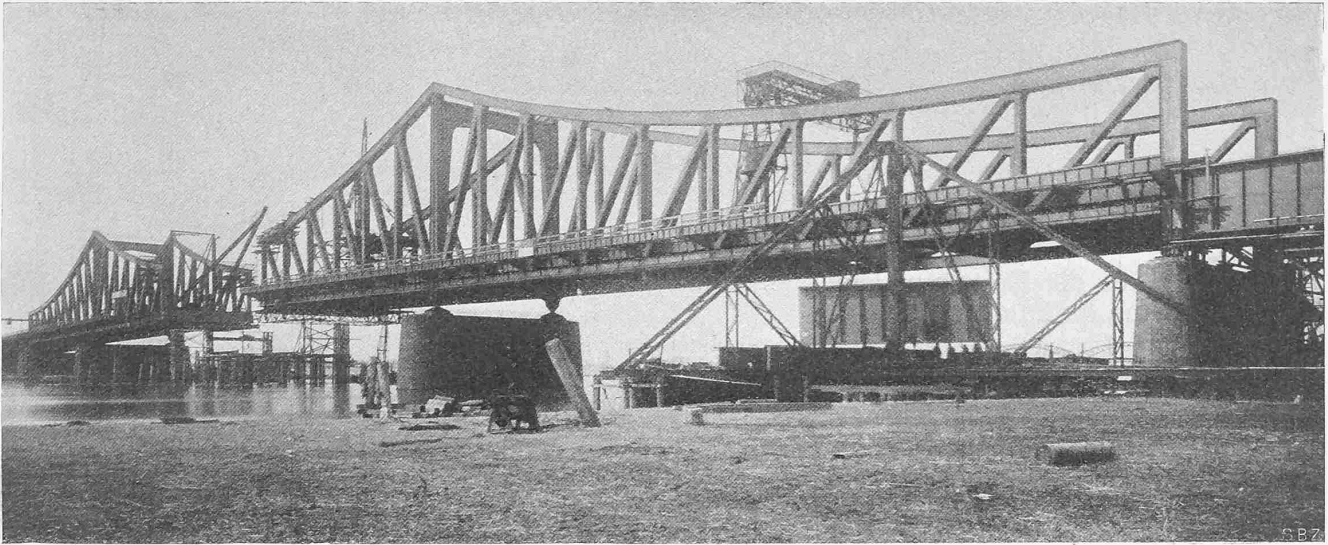


Abb. 3. Schräg-Ansicht der eisernen Bahn- und Strassenbrücke über den Rhein bei Düsseldorf-Neuss.

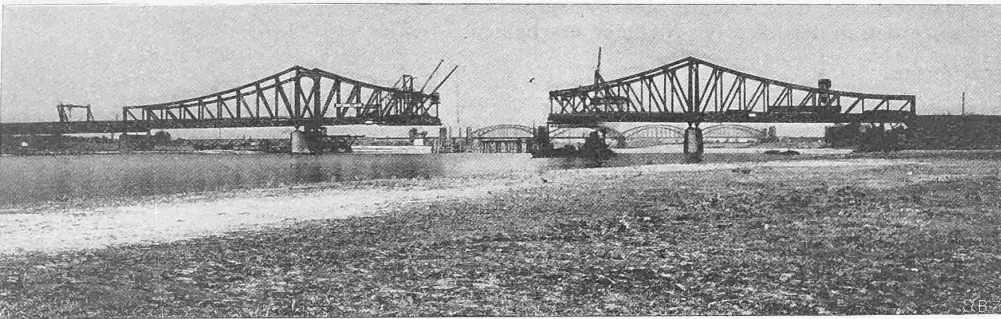


Abb. 1. Gesamtbild vor Schluss der Mittelöffnung.

zu zeigen, soweit die Rücksicht auf die nationalen Interessen der Schweiz ein solches Entgegenkommen erlaubt, und sofern hiervon die Erstellung der Kraftwerke abhängen sollte.

Art. 7. Dieser Vertrag soll sobald wie möglich ratifiziert werden.

Er tritt mit dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag in zwei Ausfertigungen unterzeichnet.

Geschehen zu Bern, am 28. März 1929.

Herold, E. Payot, Seeliger, Koenigs,
Strickler. Hoebel, Fuchs.

Vom Bau der neuen Eisenbahn- und Strassenbrücke über den Rhein bei Düsseldorf-Neuss.

Oberhalb Düsseldorf und oberhalb der bestehenden Eisenbahnbrücke Düsseldorf-Hamm wird von der Rheinischen Bahngesellschaft A.-G. Düsseldorf eine neue Rheinbrücke erstellt, deren Montage unsere Bilder in einem interessanten Baustadium zeigen. Ueber eine Hauptstromöffnung von 206 m und zwei Seitenöffnungen von je 103 m Stützweite erstreckt sich ein Fachwerkträger mit horizontalem Untergurt und girlandenförmigem Obergurt, dessen Diagonalen nach den Pylonen zu einseitig fallend angeordnet sind. An die Strombrücke schliessen sich vollwandige, unter der Fahrbahn liegende Flut- bzw. Deichbrücken an, die mit Stützweiten von 58,2 m an der Strombrücke beginnen und nach den Ufern zu kleiner werdende Oeffnungen zeigen. Die Flutbrücken besitzen als Hauptträger einwandige Gerberträger. Die Entfernung der Haupttragwände beträgt rund 21 m bei etwa 31 m

gesamter Brückenbreite. In der Mitte der Fahrbahn sind zwei Geleise der rheinischen Bahn (Schnellbahn) und seitlich davon Fahrbahnen für den Strassenverkehr. Der Fussgängerverkehr ist auf Konsolen an die Aussenseiten der Hauptträger gelegt.

Ganz besonders bemerkenswert ist an diesem Bauwerk das Fehlen eines jeglichen obren Verbandes bei der Strombrücke, da nur die Pfosten über den mittlern Strompfeilern durch kräftige Querriegel zu einem wirksamen Portal verbunden sind. Es entsteht dadurch ein einzigartig ruhig wirkendes Brückenbild, dem ganz besonders die Proportionen zwischen der Höhe der Fachwerkträger und ihrer gegenseitigen Entfernung nachgerühmt werden kann. Wir hoffen, später ausführlich auf dieses Bauwerk zurückkommen zu können und bringen vorläufig nur einige Montagebilder, die aus diesem Frühjahr stammen. Die beiden Seitenöffnungen wurden auf festen Rüstungen montiert und die Hauptöffnung beiderseitig durch freien Vorbau bis nahe an die Brückenmitte erstellt. Abbildung 1 zeigt uns dieses Baustadium (im Hintergrund ist die Eisenbahnbrücke Düsseldorf-Hamm sichtbar), und wir sehen die Durchführung des Vorbaues mit Derrick-Kranen. Abbildung 2 gibt den gleichzeitigen Blick in die Brückenaxe; man kann daraus gut einen Eindruck über die Wirkung der fertigen Brücke ohne oberen Verband und mit dem mächtig gestalteten Portal über den Pfeilern gewinnen. Der freie Vorbau für die Hauptöffnung erfolgt jedoch nicht bis zum schwebenden Schluss, vielmehr wird in Brückenmitte ein über vier Brückenfelder reichendes Gerüst in den Strom gerammt, auf dem die frei auskragenden Enden zunächst abgesetzt werden, um die Mittelfelder und den Brückenschluss auf fester Rüstung fertig stellen zu können.

Die Lieferung der Stahlkonstruktion und die Durchführung der Montage erfolgt durch die Vereinigten Stahlwerke A.-G. Abteilung Dortmunder Union, im Verein mit der Brückenbauanstalt Hein-Lehman & Co. in Düsseldorf.

Den Beginn der Gerüstbauten in Strommitte gibt Abbildung 3 wieder. Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme dieses interessanten Brückenbauwerkes ist noch in diesem Jahre zu rechnen. Ka.