

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 4 (1911-1912)

Heft: 1

Artikel: Was hat die Schweiz von der Fortführung der Rheinschifffahrt bis zum Bodensee zu erwarten?

Autor: Rágóczy

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920530>

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: 31.01.2025

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

machstellung der Schweiz, bei der Bedeutung des Landes als Quellgebiet der vier mächtigsten europäischen Ströme sollte von hier aus die Initiative zur Internationalisierung der wichtigsten Nutzungen ausgehen.

(Schluss folgt.)



Was hat die Schweiz von der Fortführung der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee zu erwarten?

Vortrag, gehalten in der Jahresversammlung des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schiffahrt Rhein-Bodensee, in Frauenfeld am 1. Oktober 1911, von Generalsekretär Rá g ó c z y, Berlin.

Wenn an gewissen Stellen im Deutschen Reiche, wie z. B. im Vereine Deutscher Ingenieure, jüngst Zweifel geäußert wurden darüber, ob man Ihre Bestrebungen unterstützen sollte, ob nicht etwa die Produktions- und Absatzverhältnisse für Deutschland stellenweise eine nachteilige Änderung erfahren könnten, — wir im „Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt“ stehen diesen Zweifeln ferne. Wir wollen, unbekümmert um Sonderinteressen, mit Ihnen eine neue Wasserstrasse für unseren gemeinsamen Verkehr schaffen, in der festen Überzeugung, dass sie beiden Nationen zum Segen gereichen werde. Wir sind frei von der ängstlichen Abwägung des grösseren oder kleineren Masses von Vorteilen, die dem einen oder dem anderen Teile aus diesem Verkehrswege erwachsen werden oder können, wir sehen nur auf die kulturelle und verkehrsfördernde Wirkung, da fast jeder neue Verkehr dem Versender wie dem Empfänger in gleicher Weise Vorteile bringt. Für die hiesigen Freunde einer neuen Wasserstrassenpolitik und für die Schiffahrtsinteressenten kann es vielleicht von Bedeutung sein, das Ihnen schon Bekannte von anderer, unbeteiligter Seite zu hören, womöglich auch in anderem Gewande, in das die Erfahrungen aus anderen Stromgebieten verwoben sind.

* * *

Die Schweiz mit ihren $3\frac{3}{4}$ Millionen Einwohnern ist ein eigenartiges Land, eingebettet in das Herz Europas, mit dem höchsten Gebirge unseres Erdteils, mit vielem Ödland, mit zahlreichen Seen und Flüssen, die $\frac{1}{20}$ des Areals ausmachen; an den politischen Grenzen umgeben von vier grossen Reichen von verschiedener wirtschaftspolitischer Struktur. Aber an dieser sowie an der eigenartigen Kultur jedes dieser Länder nimmt die Schweiz infolge der Zusammensetzung der Bevölkerung und der historischen Entwicklung des eigenen Staates Anteil. So kommt es, dass hier alle die verschiedenen Kulturbestrebungen in den Nachbarländern Verständnis finden, und insbesondere, dass die Schweiz als das kleinere Gebilde Anschluss sucht an die Verkehrswege, die zu jenen

Ländern führen. Und es ist daher auch vollkommen begreiflich, dass unser Freund Gelpke den grosszügigen Plan entwarf, die Schweiz zum zentralen Mittelpunkt eines neuen nord-südlichen und ost-westlichen Weltverkehrs auszugestalten durch Verbesserung der vorhandenen Wasserstrassen und Schaffung neuer Kanäle, die die Schweiz mit dem Donau-, dem Po-, dem Rhein-, dem Rhône- und dem Marnegebiet schiffahrtlich verbinden sollen. Ein Durchgangsverkehr, wie wir ihn im früheren Mittelalter im Bodenseegebiete finden, soll so seinen Weg durch die Schweiz nehmen und diese mit befruchten.

So grosses Verständnis ich diesen grosszügigen Plänen und Bestrebungen auch entgegenbringe und so begreiflich diese Hoffnungen vom Standpunkte jedes Nationalpolitikers, der sein Vaterland zu der höchsten Stufe der Kultur und der wirtschaftlichen Macht emporzuführen trachtet, auch sind, so möchte ich doch für meine Person glauben, dass es zweckmässiger sei, das zunächst Erreichbare anzustreben.

In Deutschland sind meines Erachtens ganz zu Unrecht die Gelpkeschen Pläne stellenweise als phantastisch bezeichnet worden. An anderen Stellen dagegen hat dieses Programm Befremden erregt. Einmal befürchtet man, dass durch solche durchgreifende Änderung der Verkehrsbedingungen eine Reihe beachtenswerter Kulturmomente (Eisenbahnen, Schiffahrtsbetriebe, Industrien) benachteiligt oder entwertet werden könnten, und dann, dass die für Herstellung der angestrebten Wasserstrassen erforderlichen Mittel die Kräfte der Schweiz übersteigen könnten.

Auf das letztgenannte Bedenken einzutreten, möchte ich mir als Ausländer versagen, um so mehr, als der Entschluss zur Inangriffnahme grosszügiger Kulturaufgaben nicht lediglich nach den gegenwärtigen finanzwirtschaftlichen Verhältnissen eines Landes beurteilt werden darf, sondern nach den Erfordernissen eines aufstrebenden Volkes.

Dagegen muss vom Realpolitiker die Rückwirkung auf die Nachbarländer und auf die vorhandenen Verkehrswege und gewerblichen Verhältnisse im eigenen Lande berücksichtigt werden. Und da möchte ich glauben, dass die schweizerischen Schiffahrtsvereinigungen ihre ganze Kraft konzentrieren sollten auf das eine Ziel: die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee.

Wenn die Schweiz bei diesen Bestrebungen auf die Unterstützung der reichsdeutschen Kreise hofft, dann können gleichzeitig nicht wohl Kanalprojekte auf gestellt werden, die möglicherweise den Verkehr mit und in Deutschland benachteiligen. So ist es denn mit besonderer Freude zu begrüssen, dass Ihr Verein vor einiger Zeit den Beschluss gefasst hat, sich in seinem Arbeitsprogramm lediglich auf die Frage der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee zu beschränken. Und das ist in der Tat ein hohes Ziel, des Schweisses der Edlen wert!

Der Rhein ist uns in Deutschland ein gütiger, fürsorglicher Vater, dem die ganzen Rheinlande bis an das Meeresgestade unendliches zu verdanken haben. Zwar straft er uns manchmal durch böse Hochwasser und schädliche Überschwemmungen, aber diese Ausbrüche seines Zornes ertragen wir geduldig und freuen uns seiner dauernden, segenspendenden Arbeit. Der Rhein übertrifft an Leistungsfähigkeit jede Eisenbahnlinie in Deutschland. Denn während in Preussen die am stärksten befahrene Eisenbahnstrecke einen Jahresverkehr von 5 Millionen Tonnen aufweist, wurden an der deutsch-holländischen Grenze auf dem Rheine im letzten Jahre rund 30 Millionen Tonnen Güter verzeichnet.

Wir sehen also, dass die Eisenbahnen trotz ihrer vielen Ausnahmetarife nicht in der Lage sind, den Wettbewerb mit der Binnenschifffahrt erfolgreich auszuhalten. Nur im gebrochenen Verkehre, d. h. wenn die Güter an den Endpunkten der Schifffahrt auf der Eisenbahn weiterverfrachtet werden, und wie leider meistens auf den deutschen Staatseisenbahnen, die Ausnahmetarife nicht zur Anwendung kommen, dann tritt die Allgewalt des Staatseisenbahnsystems in die Erscheinung, indem sie die nutzbringende Verwertung des Wasserstrassenverkehrs für die Bevölkerung unmöglich macht. Ausnahmen von dieser betrüblichen Erscheinung sehen wir in Baden und Sachsen, wo in Mannheim und Kehl oder in Riesa an der Elbe ein wertvoller Umschlagssverkehr von der weit ausschauenden Verkehrspolitik der dortigen Staatseisenbahnen begünstigt wird, und hier sehen wir auch die Früchte einer solchen Staatskunst: nicht bloss zunehmenden Durchgangsverkehr, sondern auch steigende Zahl der Ansiedlung industrieller Unternehmungen, die die Steuerkraft der Plätze erhöhen und somit wieder für die Stadtgemeinden die Mittel für die Errichtung anderer gemeinnütziger Anstalten schaffen.

Hier in der Schweiz hat man bereits gelernt, aus diesen Erscheinungen Nutzen zu ziehen. Man begnügte sich nicht mehr mit den vielen Ausnahmetarifen, welche die badischen und die reichsländischen Eisenbahnen im Umschlagsverkehre von Strassburg und Mannheim für den Versand nach Basel gewährten — die Fortführung der Rheinschifffahrt bis Basel war zunächst das Ziel. Und wenn noch vor wenigen Jahren in Deutschland schiffahrtskundige Männer diese Bestrebungen als halbe Utopien bezeichneten, so haben die Erfolge, die Tatsachen denjenigen Männern Recht gegeben, die mit zäher Entschlossenheit ihren Weg gingen und heute ihr Mühen in dem Bestehen eines regelmässigen Schifffahrtsverkehrs bis zum nördlichen Ausgangstore der Schweiz belohnt finden.

In derselben Weise, in demselben Werdegange wird auch die Weiterführung der Rheinschifffahrt bis zum Bodensee erfolgen. Zwar gibt es hier grössere

Schwierigkeiten zu überwinden: die Vielheit der städtischen Interessen, schwierige Stromstrecken, Schutz der Naturschönheiten bei Beseitigung dieser Schifffahrtshindernisse und endlich auch die eigenen Eisenbahnen in der Schweiz.

Wenn die letzteren — und damit berühre ich wohl eine besonders brennende Frage — aus der Fortführung der Schifffahrt bis zum Bodensee eine Beeinträchtigung ihrer Einnahmen befürchten, so ist diese Sorge unbegründet; denn überall zeigt die Erfahrung, dass neben der Schifffahrt auch die Eisenbahnen ihre volle Beschäftigung finden; denn es ist ja eben der grosse, nicht hoch genug anzuschlagende Nutzen der billigeren Wasserstrasse, dass sie vielfach erst neuen Verkehr ermöglicht, bisher unverfrachtbare Güter transportfähig macht, dass sie neue Siedlungen gewerblicher Art veranlasst und somit zur Erhöhung allgemeiner Wohlfahrt beiträgt.

In einer dem preussischen Landtage 1904 bei der letzten grossen Kanalvorlage vorgelegten Denkschrift hat die preussische Regierung für 20 verschiedene Wasserstrassen und Häfen in ziffernmässiger Weise den Beweis erbracht, dass infolge der billigeren Wasserfracht neue Industrien entstanden, vorhandene sich vergrösserten, neue Arbeitsgelegenheit geschaffen wurde und Wohlstand eingekehrt ist. Für Karlsruhe hat der dortige Regierungsassessor Bark vor einigen Jahren in der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ nachgewiesen, dass die früheren ungünstigen Preisunterschiede für die wichtigeren Konsumartikel (gegen Mannheim) seit der Eröffnung des Karlsruher Hafens, seit der Herstellung eines Anschlusses an den Rheinstrom verschwunden sind.

Und wenn man sagt, nur die Städte hätten Vorteil von den Wasserstrassen, so ist diese Behauptung unbegründet. Ich habe 1908 anhand umfassender statistischer Vergleiche für Worms nachweisen können, dass, wie die Stadt selbst, auch das Hinterland, also die landwirtschaftlichen Bewohner des Wormser Wirtschaftsgebietes an den Vorteilen der billigeren Zufuhr von Konsumartikeln Anteil haben.

Erforderlich ist allerdings die Schaffung von Verbindungsanlagen mit der Eisenbahn; denn im Zusammenwirken beider Transportmittel erst kann für die Allgemeinheit der höchste Nutzen gewonnen werden. Und in diesem Falle befruchten sie sich auch gegenseitig. Ein mir erst neulich bekannt gewordener Fall aus der industriellen Praxis bestätigt dies. Eine Jutefabrik in Landsberg an der Warthe, einem Nebenflusse der mittleren Oder, hat ihre ursprünglich an anderer Stelle geplante Niederlassung hier vollzogen, da hier Wasserstrasse und Eisenbahn in engster Verbindung stehen. Und heute entfallen von den 10 Waggons Güter, die die Fabrik täglich empfängt oder befördert, 7 auf die Wasserstrasse und 3 auf die Eisenbahn. Das Jahr bringt also der Eisenbahn durchschnittlich $3 \times 300 = 900$ Doppel-

wagen = 9000 Tonnen Güter, die sie ohne das Vorhandensein der Wasserstrasse, ohne die Niederlassung der Fabrik nicht hätte.

(Schluss folgt.)



Jahresbericht des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee pro 1910.

Erstattet an die III. ordentliche Generalversammlung in Frauenfeld vom 1. Oktober 1911, vom Verbandspräsidenten Dr. Hautle.

Das glänzende und verheissungsvolle Programm, das der Pionier der Rhein-Bodensee-Schifffahrt, Ingenieur Gelpke, am bayerischen Fluss- und Kanalschiffahrtstage vom 27. Juni 1907 in Lindau und bei der Gründung unseres Verbandes am 2. Februar 1908 in Rorschach entworfen, hat allenthalben begeisterte Anhänger gefunden. Darunter waren nicht zuletzt diejenigen Herren, welche dem Vorstände und dem Zentralausschusse angehören. Sie haben zum Teil viele und grosse persönliche Opfer gebracht und schwere Enttäuschungen dafür eingeheimst. Aber die Freude an den vielfachen Fortschritten und die felsenfeste Überzeugung, dass die Überwindung der winzigen 4,000 m, welche der Schifffahrt nach dem Bodensee entgegenstehen, der heutigen Technik leicht möglich sei, hat den Verband vor dem Zusammenbruche gerettet. Längere Zeit schien alle Propagandaarbeit umsonst. Die Zahl der neu eintretenden Mitglieder konnte der Zahl der Ausstretenden kaum die Waage halten. Von Industriellen und von Amtsstellen der Bundesverwaltung wurde uns entgegengehalten: Die Rheinschifffahrt bis Basel ist schon recht und begrüssenswert, aber diejenige nach dem Bodensee hat wenig Wert, kostet viel zu viel, „versandelt“ den Rheinfall; sie ist eine Utopie und Sand in die Augen unverständiger Laien.

In diese Strömung in der Schweiz hat die badische Regierung Wandlung gebracht. Wiederholt hat sie erklärt: Wenn wir für die Schifffahrt nach Basel auf unsern Bahnen Opfer bringen sollen, so muss die Schweiz offen Hand dazu bieten, dass die Rheinschifffahrt nicht in Basel und nicht in Koblenz, sondern an der badischen Südostmark, in Konstanz und im Bodensee ende.

Bis sich die Staaten zur gemeinsamen Arbeit durchgerungen hatten, war viele und sorgenschwere Arbeit nötig. Das Aktionsprogramm für die Projektierung und wirtschaftliche Begutachtung, das uns anderthalb Jahre intensiv beschäftigt hatte, ist wieder begraben worden. Seine Erbschaft hat das internationale Wettbewerbsprogramm angetreten. So mussten Zeit, Arbeit und Geld für unproduktive Schöpfungen geopfert werden. In dieser Periode der Krisis, der Widerstände, der absprechenden Vorurteile sind Vorstand und Verbandsleitung in uneigennütziger und stets bereiter Weise unterstützt worden von Ingenieur Gelpke Basel, Regierungspräsident Keller, Schaffhausen, Dr. Vetsch und der ganzen St. Gallergruppe, sowie von der Romanshorn- und Zürchergruppe. Aber auch der weitblickende I. Vorsitzende der Internationalen Vereinigung und ihr Geschäftsführer haben stets treu und entschieden Schulter an Schulter mit uns für die gleiche Sache gekämpft. Dann sind Grossindustrielle, wie Gebrüder Sulzer, Adolph Saurer, Escher Wyss & Cie. die Kraftwerke am Rheine und andere die Kerngruppe unseres Verbandes geblieben.

Das allgemeine verbandspolitische Programm haben wir von Anfang auf einen umfassenden Boden gestellt. Es hat das wesentlich mehr Arbeit gekostet, dagegen die wertvollsten Erfolge gezeigt. Die Schweizer sind staatspsychologisch ein allzu konservatives Volk. Erst wenn die Fortschritte im Auslande Boden gewonnen haben, greift die Schweiz sie auf und führt sie dann allerdings mit einer bewunderungswürdigen Zähigkeit durch. Es galt deshalb, zusammen mit dem Konstanzer Verbands das Ausland für unsere Sache zu gewinnen. Der Hauptvorteil, den die Schweiz zu bieten vermag, ist die Abflussregulierung des Bodensees und der übrigen im Einzugsgebiete des Rheines gelegenen Seen. Daran haben alle

Länder um den Bodensee und am Rhein entlang bis zur Nordsee das allergrösste Interesse: Die Länder am Bodensee, auch die thurgauischen und st. gallischen Bodenseegebiets, weil sie von doppeltem Schaden und Schädengefahren erlöst werden; denn weit mehr als die Uferschutzbauten nützt ihnen die Abflussregulierung. Hochwasserschäden werden dadurch vermieden, dass die Wehranlagen weit geöffnet werden. Dann fliessen rechtzeitig vor dem Eintreffen der Hochwasserwellen durch einen geordneten Nachrichtendienst grosse Wassermassen, mit oder ohne Eschenzerhorn, ab. Die Stauung des Sees kann so gehalten werden, dass den Uferanwohnern gar kein Schaden entsteht. Andererseits wird das Seeniederwasser nie so weit herabgelassen, dass es Schaden anrichtet. Man hat das gefahrbergende Element vollständig in der Gewalt.

Die Länder am ganzen Rheinstrome, die Kraftwerke, die Reedereien und Schiffer haben den Vorteil, dass die Regulierungsbauten im Rheine vermindert, die Niederwasserstände verbessert und die Zahl der Schifffahrtstage ganz wesentlich erhöht wird. Was das für den Rheinverkehr mit einem Schifffahrtspärke von zirka 30 000 Schiffen bedeutet, dürfte jederman einleuchten.

Aus diesen Gründen ist die Rhein-Bodensee-Schifffahrt wiederholt im deutschen Reichstage und in den beiden badischen Kamern behandelt worden. Sie wurde aufgenommen in das Gesetz über den Ausbau der deutschen Wasserstrassen und die Einführung von Schifffahrtsabgaben, aufgenommen in das Arbeitsprogramm des deutschen Binnenschifffahrtsverbandes, sowie Mitte September auch in das Arbeitsprogramm des Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschifffahrt. Die holländische Regierung und die nieder- und mitteldeutschen Reedereien warten nur die Erledigung des Abgabengesetzes ab, um sich sofort mit aller Kraft und allen Mitteln für die Fortsetzung der Rheinschifffahrt nach dem Bodensee einzusetzen. Auch die österreichische Reichsregierung wird im gleichen Momente einsetzen. Die Kohlensyndikate und Rheinreedereien geben zu, dass sie an diesem Wasserwege das grösste Interesse haben, besonders wenn damit ein selbständiger schweizerischer Ausgang nach dem Südosten Europas geschaffen werde.

Die Errungenschaften sind das Ergebnis langer stiller Arbeit, das Ergebnis eines naturwüchsigen Bedürfnisses und mitteleuropäisches Gemeingut. Auf Grund dieser Erfolge treten die schweizerischen Ansprüche auf die Rhein-Bodensee-Schifffahrt in ein ganz anderes Licht. Es wird der Schweiz für ihre Gegenleistungen gerne die Einsetzung in ihre natürlichen und staatsvertraglichen Rechte gewährt. Das dürfte ungefährl. folgenderweise geschehen:

Angenommen den Fall, dass das deutsche Gesetz über Wasserstrassenbau und die Schifffahrtsabgaben Gesetzeskraft erhält, dann sind auch die Rheinschifffahrtsakte teilweise obsolet, die Aufnahme der Schweiz hätte dann für diese nicht mehr den gleichen Wert. Ein neues tatsächliches und rechtliches Verhältnis wird auch eine neue durchgehende Rechtsordnung für die Rhein-Bodensee-Schifffahrt erfordern. Für diese neuen Schifffahrtsakte wird es die Zweckbestimmung der Rheinstromkasse mit sich bringen, dass der Schweiz alle ihre Aufwendungen für ihre Seeregulierung und Talsperrenanlagen, welche der Verbesserung der Niederwasserstände des Rheines dienen, grundsätzlich vergütet werden müssen. Es geht dies materiell auch aus dem Abgabengesetze hervor, und es wird in Deutschland nicht bestritten. Vergütet muss es werden, wenn der schweizerische Rheintransit ebenfalls mit Abgaben belastet wird. Verzichtet aber die Schweiz auf eine solche Vergütung unter der Bedingung, dass der Transit von und nach der Schweiz unbelastet bleibe, dann hat sie eine freie Schifffahrt. Welcher von diesen beiden Wegen vorzuziehen sei, das wird erst ein sorgfältiges Studium und eine wohlüberlegte Vorbereitung für die Verhandlungen zeigen. Jedenfalls müssten der Schweiz gegenüber die Staffeltarife vertraglich und endgültig festgelegt werden. Sollte aber das Abgabengesetz verworfen werden, dann werden der Aufnahme der Schweiz in die Rheinschifffahrtsakte keine Hindernisse mehr im Wege stehen. Die internationalen Verbindungen unseres Verbandes können alsdann nicht unmögliche Hilfsdienste leisten.