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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 6 (1913-1914)

Heft: 17

Artikel: Rheinwasserstrasse und Völkerrecht

Autor: Utzinger, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920726

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: 22.07.2025

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

gebiet. Die Schiffahrt nach Basel stellt demnach ein ausgesprochen nationales Verkehrsunternehmen dar, das insbesondere auch zur Konzentration des Durchgangsverkehrs auf die schweizerischen Bundesbahnen in hohem Masse beiträgt. Zahlreiche Transporte, welche dem schweizerischen Verkehr bisher mangelten, werden auf Grund der billigen Wasserstrassenvorfrachten den Bundesbahnen zugeführt. So gelangen heute grosse Posten von Asphalttransporten aus dem Val Travers, welche bisher bei Les Verrières über die schweizerische Grenze geleitet wurden, via Biel nach Basel-St. Johann, um von hier aus den Wasserweg zu benützen. Wiederum werden milchwirtschaftliche Produkte der kondensierten Milchwerke in Lindau, welche die Schweizerischen Bahnen überhaupt nicht berührten, via Romanshorn-Winterthur nach Basel befördert. Bleitransporte von Antwerpen mit Bestimmung nach dem Industriegebiete von Belfort, welche an die belgischen und französischen Schienenwege gebunden waren, fluten rheinaufwärts nach Basel und rollen über die 80 km lange Bundesbahnstrecke Basel-Delle. Im gebrochenen Durchgangsverkehr nach Italien wiederum via Rhein-Gotthard (Lötschberg) vermehren sich in Folge der aussichtsreicheren Konkurrenzierung der Seeroute via Gibraltar die Transporte in Kohlen, Eisen, Fertigerzeugnissen aller Art. Die dank der Schiffahrt den Bundesbahnen zufallenden Mehrtransporte werden Hunderttausende von Gütertonnen ausmachen. So bildet die Festigung der handels- und verkehrspolitischen Stellung Basels für die Schweiz ein ähnlich wichtiges Landesproblem, wie für Oesterreich die Entwicklung Triests, für Italien der Ausbau Genuas, für Frankreich die Stärkung Marseilles und für Deutschland die handelspolitische Machtstellung Hamburgs. Basel stellt den grossen Sammelpunkt des auf den oberrheintalischen Wasserwegen flutenden Verkehrs dar. Die Stadt vermittelt der Schweiz eine tarifarisch völlig unabhängige Verkehrsverbindung mit dem Weltmeere, wobei es sich nicht um Probleme der Zukunft handelt, für welche erst komplizierte und kostspielige Vorarbeiten notwendig werden, als vielmehr um die sofortige Nutzbarmachung eines leider grösstenteils noch brachliegenden Naturgutes.

Auf Grund der praktischen Erfahrungen steht fest, dass:

1. Die Schiffahrt auf dem Rhein zwischen Strassburg und Basel ohne irgend welche regulierenden Massnahmen zur Offenhaltung der Fahrrinne, an 250—270 Tagen des Jahres wirtschaftlich lohnend betrieben werden kann,
2. Die Frachtersparnisse gegenüber der bisher gebrochenen Route via Strassburg oder Kehl Fr. 2.70—2.80 pro t oder Fr. 27.— bis 28.— pro Ladungen von 10 t betragen,
3. die oberrheinischen Schiffahrtsgesellschaften sich mit wachsendem Erfolge an der Schleppschiffahrt bis nach Basel beteiligen,
4. der Güterandrang zur Wasserstrasse bis Basel erheblich grösser ist, als die bestehenden festen Schiffahrtseinrichtungen zu bewältigen vermögen,
5. die Leistungsfähigkeit der Rheinwasserstrasse unter der Voraussetzung hinreichender Umschlagseinrichtungen in und bei Basel gross genug ist, um heute schon 20—30 % des schweizerischen Aussenhandelsverkehrs zu bewältigen.

Im Zeitraume von 1900—1911 wurden im deutschen Rheingebiet 200 Millionen Fr. für staatliche, kommunale und private Hafenanlagen ausgegeben. Der Güterverkehr hat sich demzufolge gehoben von 28,244,142 t im Jahre 1900 auf 53,016,070 t im Jahre 1911. Bemerkenswert ist dabei die Tatsache, dass kein einziger der kommunalen Häfen Gewinne abwirft, ja, dass die in ihnen erhobenen Gebühren nicht einmal zur Verzinsung und Amortisation der Baukapitalien ausreichen. Man war weitblickend genug, die indirekten wirtschaftlichen Vorteile den fiskalischen Rücksichten voranzustellen.

Während der unregulierte Strom hinreichend leistungsfähig wäre, um einen Jahresverkehr von weit über 1½ Millionen t, bei Frachtersparnissen von über 4 Millionen Fr. zur Entwicklung zu bringen, gewährleistet heute die Stromstrasse aus Mangel an genügend leistungsfähigen Ausladevorrichtungen in Basel eine verhältnismässig bescheidene Rendite von Fr. 250.000.— bis 300.000.— an Frachtersparnissen. Zur Steigerung des volkswirtschaftlichen Nutzens um das Fünf- bis Zehnfache bedarf es vor allem geräumiger Hafenanlagen. So gipfeln die realen Forderungen zur Nutzbarmachung des Rheinverkehrs für das schweizerische Erwerbsleben im zweckmässigen Ausbau der festen Schiffahrtseinrichtungen im Wirtschaftsgebiete von Basel.

Rheinwasserstrasse und Völkerrecht.

Von Dr. E. UTZINGER, Rechtsanwalt, ZÜRICH.

Wie stellt sich die Schweiz auf völkerrechtlichem Boden zur Rheinschiffahrt? Welche Rechte besitzt sie am Rhein Basel abwärts? Stehen ihr Rechte zu auf volle Fahrfreiheit? Nachdem die technischen Untersuchungen über die Schiffbarmachung des Rheines Basel-Bodensee bald ihrem Abschluss entgegen gehen und das wirtschaftliche Gutachten Sympher zu einem verheissungsvollen Ergebnisse gelangt ist, wird es nicht verfrüht sein, den rechtlichen, vorab völkerrechtlichen Verhältnissen der Rheinwasserstrasse unsere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Eingangs aufgestellten Fragen deuten schon auf deren eminente Wichtigkeit hin.

Es ist ein alter Rechtsgrundsatz, dass die Schiffahrt in den nationalen Gewässern, Flüssen,

Binnenseen, Kanälen unter der Gesetzgebung des Uferstaates steht. Dieser ist berechtigt, Staatsfremde von der Binnenschiffahrt auszuschliessen oder sie bei der Zulassung ungünstiger zu stellen als die Staatsangehörigen. Die Entwicklung geht allerdings dahin, auch in der Binnenschiffahrt die Staatsfremden den Staatsangehörigen gleichzustellen. Diese Gleichstellung ist beispielsweise in Deutschland durch das deutsche Reichsgesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt v. 15. VI. 1895 aufgenommen worden.

Wie steht es nach dieser Richtung mit dem Rhein, der mehrere Staaten durchströmt und mit dem Meer in schiffbarer Verbindung steht, also ein internationaler Fluss ist? Diese Frage wurde schon auf verschiedenen Kongressen und in verschiedenen Friedensschlüssen (so: Lunéville 1801 u. s. w.) erörtert, bis der fünfte Artikel des Pariser Friedens vom 30. Mai 1814 die Bestimmung traf: „Die Schiffahrt auf dem Rheine von dem Punkte an, wo er schiffbar wird bis zur See und umgekehrt, soll frei sein, in dem Masse, dass sie niemandem untersagt werden kann, und man wird sich auf den künftigen Kongressen mit den Grundsätzen beschäftigen, nach welchen die von den Uferstaaten zu erhebenden Gefälle auf die gleichmässigste und dem Handel aller Nationen am meisten günstige Weise reguliert werden können. Gleichegestalt soll bei den künftigen Kongressen untersucht und entschieden werden, in welcher Art die obigen Bestimmungen, um den Verkehr zwischen den Völkern zu erleichtern, auf alle andern in ihrem Laufe schiffbaren und verschiedene Staaten trennenden oder durchfliessenden Ströme ausgedehnt werden können."

Der Wiener Kongreß vom Jahre 1815, an dem die bevollmächtigten Minister von Österreich, Preussen, England, Frankreich, Holland, Bayern, Baden, Hessen, Darmstadt, Württemberg, Nassau und Kurhessen teilnahmen, hat dann in den Artikeln 108 bis 116 der Schluss-Akte diese Grundsätze im einzelnen, aber unter Vorbehalt besonderer Vereinbarungen für die einzelnen Ströme durchgeführt. Diese neuen allgemeinen Artikel sind der Wiener-Akte als unverletzlicher Bestandteil eingefügt worden. Die Sätze, die sich auf den Rhein und seine Nebenflüsse beziehen, wurden ihr angehängt und sollten, wie die Konvention selbst vor jeder Verletzung geschützt werden.

Am 31. März 1831 kam die Rheinschiffahrts-Akte zustande, welche die niederländischen Ansprüche abschwächte, aber nicht völlig vernichtete, obschon die Schiffahrt für frei bis in das Meer erklärt wurde.

Die freie Beschiffung des Rheines wurde aber im Widerspruch mit dem Geiste der Kongreß-Akte ausschliesslich den Untertanen der Uferstaaten vorbehalten.

Im Jahre 1868 wurde die auf dem Boden der Wiener-Akte stehende Einunddreissiger-Akte durch Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Holland und Preussen, d. h. die 6 noch verbliebenen Uferstaaten einer Revision unterzogen. Die revidierte Akte erklärt in Artikel 1 die völlige Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer hinein für Fahrzeuge aller Nationen zum Transport von Waren und Personen, sofern sie den Vertragsbestimmungen und den zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen Polizeivorschriften Genüge leisten. Diese Bestimmungen sind aber derart, dass die Schiffe der Uferstaaten von Neuem als privilegiert erscheinen.

Abgaben, die sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründen, dürfen auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen weder von irgendwelchen Schiffen noch deren Ladungen erhoben werden.

Am Rechte, die Schiffahrt auf den Rhein auszuüben, hielt man im wesentlichen an den Grundsätzen der Akte vom Jahre 1831 fest. Eine Konzessionspflicht für den Gewerbebetrieb als solchen, die sogenannte sachliche Konzessionspflicht, wurde nicht eingeführt. Umso entschiedener beharrte man auf der persönlichen Konzessionspflicht für Schiffer und Lotsen. Die Befugnis zur Führung eines Segel- oder Dampfschiffes auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer oder auf einer, mehreren Uferstaaten zugehörigen Strecke, steht nur denjenigen zu, welche von der Regierung des ihr Domizil beherrschenden Uferstaates mit einem Patent zum selbständigen Betrieb dieses Gewerbes versehen sind. Durch die Aufstellung dieser Normativ-Bestimmungen, deren Erfüllung zum Betrieb des selbständigen Rheinschiffergewerbes berechtigte, war dessen Sicherung ohne allzuweitgehende staatliche Eingriffe oder gar Beschränkungen in der Zahl der Bewerber gewährleistet. Dem gleichen Zweck dienende Vorschriften wurden zur Erhaltung der Rheinschiffe in tauglichem Zustande erlassen. Weitere Bestimmungen der revidierten Akte beziehen sich auf die Massnahmen in Häfen, Unterhaltung des Fahrwassers, Tragung der dadurch entstehenden Kosten und drgl. Die Uferregierungen haben dafür zu sorgen, dass die Schiffahrt auf dem Rheine durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen keinerlei Hindernisse findet und dass namentlich der Durchlass durch die Brücken ohne Verzug bewirkt wird.

Zur Aburteilung in Strafsachen wegen Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften sowie in einer Reihe das Schiffahrtswesen direkt berührender Zivilsachen, sind bestimmte Rheinschiffahrts-Gerichte zuständig. Die Einrichtung dieser nach einem möglichst einfachen und beschleunigten Verfahren entscheidenden Gerichte,

gegen deren Urteil in wichtigeren Fällen bei den Obergerichten der einzelnen Länder Berufung eingelegt werden kann, hat sich bewährt.

Zum Zwecke gemeinsamer Beratungen der Rheinschiffahrts-Angelegenheiten besteht, mit Sitz in Mannheim, eine Zentral-Kommission, die von jedem Uferstaat mit einem Bevollmächtigten beschickt wird.

So viel über die rechtliche Regelung der Verhältnisse Basel abwärts. Die rechtlichen Verhältnisse von Basel aufwärts bis Neuhausen regelt ein Staatsvertrag zwischen Baden und der Schweiz vom Jahre 1879. Nach diesem Vertrag haben nur die Uferanwohner ein Fahrrecht.

Diese Ausführungen zeigen, dass die Schweiz weder Kontrahent des Reglements der Rheinschifffahrt der Wiener Kongress-Akte, noch der Rheinschiffahrts-Akte der Jahre 1831 und 1868 ist. Ein verbrieftes Recht auf Fahrfreiheit von Basel abwärts steht der Schweiz also wohl nicht ganz ohne weiteres zu.

Ein Recht auf volle Fahrfreiheit besitzen wir aber zweifellos vom Standpunkt des Völkergewohnheitsrechts aus. Zur Verfolgung und Erreichung unserer Schiffahrtspläne ist daher der Eintritt der Schweiz in die genannten Reglements und Akte eine conditio sine qua non. Im Jahre 1856 sind die Reglements der Wiener-Akte auch auf die Donau und deren Uferstaaten übertragen worden, und nach 1871, als Frankreich den rheinischen Uferstaat Elsass verlor, ist das deutsche Reich als solches neu in die Rheinschiffahrts-Akte eingetreten. Im Laufe der Zeit sind also bereits Wechsel der Kontrahenten dieser völkerrechtl. Akte vorgekommen.

Die Verwirklichung der Wasserstrassenpläne wird uns neue verwaltungsrechtliche und privatrechtliche Institutionen schaffen und bringen, sorgen wir rechtzeitig für die richtige rechtliche Grundlage.

Die Bedeutung einer Hafenanlage bei Brugg für den zentralschweizerischen Massengüterverkehr.

Von Dr. Ing. H. BERTSCHINGER.

Berücksichtigt man, dass in der Schweiz infolge der topographischen Verhältnisse eine Zentralisierung von Industrie an den schiffbaren Wasserwegen nicht wohl zu erwarten ist, dass vielmehr, durch das weitverzweigte Eisenbahnnetz ermöglicht, eine Dezentralisierung stattgefunden hat und noch weiter fortschreitet, so wird man mit der Schiffahrtsstrasse des Oberrheins einen Eisenbahnknotenpunkt allerersten Ranges aufsuchen müssen, um von dort aus die von Norden kommenden Massengüter per Bahn an die entlegensten Konsumtionsgebiete hinzuführen. Dieser fundamentalen Forderung entspricht das Verkehrsdreieck Brugg-Siggental-Turgi, das in der Geschichte stets eine hohe Bedeutung gehabt hat und im Verkehr immer herrschend gewesen ist. Der Umstand, dass nicht nur in diesem Dreieck drei wichtige Flüsse und drei bedeutende Täler zusammenlaufen, sondern dass von hier auch sechs Eisenbahnlinien nach verschiedenen Richtungen strahlenförmig ausgehen: nach Basel, nach Solothurn-Biel, nach Bern, nach dem Gotthard, nach Zürich und nach Waldshut, gibt diesem Platz Vorzüge.

Im Verkehr mit den deutschen Kohlen- und Eisenhüttengebieten dient der Rhein-Aare Wasserweg gut und ausschliesslich der Schweiz, und im Verkehr mit überseeischen Ländern weisen die Berechnungen in der Beförderung von Getreide, von Petroleum usw. grosse Frachtvergünstigungen auf. Es kommt dazu, dass z. B. Getreidespeicher, dann aber auch Kohlenlager in das Innere des Landes, doch nur so weit als dringend nötig, fallen.

Auch der Verkehrsidee, den Absatz deutscher Kohlen und Metalle in Italien südwärts zu erweitern, dienen ein Hafen in Brugg und die schiffbargemachten Flüsse, die in Brugg zusammenfliessen, mit ihren Seen.

Mit aller Evidenz erscheint der Vorteil der Bundesbahnen. Es wird ihrem Geleise der Verkehr an einer Stelle übergeben, wo sie die Verkehrsleitung vollkommen in der Hand haben, und wo sie lange Strecken ihres Geleises benutzen können. Es ist selbstverständlich, dass aus allen diesen Gründen der Volks- und Staatswirtschaft auch das nationale Interesse viel besser und viel selbständiger gewahrt werden kann.

Verkehr. — Die Einfuhr der Schweiz betrug 1910 6,8 Millionen T, davon entfallen auf

Deutschland	38 %	=	2,584,000 T
Oesterreich	7 %	=	476,000 „
Frankreich	14 %	=	952,000 „
Italien	15 %	=	1,020,000 „
Belgien	3 %	=	204,000 „
England	6 %	=	408,000 „
Vereinigte Staaten	5 %	=	340,000 „
die übrigen Länder	12 %	=	816,000 „
	100 %	=	6,800,000 T

Diese 6,8 Millionen T gliedern sich in

5 Millionen T Rohstoffe
1,3 „ „ Nahrungsmittel
0,5 „ „ Fabrikate.

Aus obiger Aufstellung geht hervor, dass auf die Richtung des Rheins ca. 50 % der Einfuhr entfallen.

Während sich die Fabrikate für den Schiffstransport nicht eignen, weil ihr Wert zu hoch ist, dürften die Rohstoffe und die Nahrungsmittel viel eher geeignet sein, per Schiff nach der Schweiz geführt zu werden. Nimmt man an, es gehen von den 6,3 Millionen T 30 % an die Schiffahrt über, so ergibt dies schon für das Jahr 1910 einen Schiffsverkehr nach Basel von 1,9 Millionen T. Dass der Schiffs-