

Die Entwicklung der Rheinschifffahrt nach Basel Hafenanlage

Autor(en): **Groschupf, L.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **46 (1954)**

Heft 5-7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-921415>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

welche die für unsere Auslandsfrachten in den letzten Jahrzehnten dank der Rheinschifffahrt gewonnene Unabhängigkeit gefährden. Wir müssen uns deshalb jeder Einflußnahme ausländischer Staaten auf die Frachtengestaltung auf dem Rhein widersetzen. Dieses Problem erhält insbesondere auch seine Bedeutung im Rahmen der von der Montan-Union angestrebten Vereinheitlichung der europäischen Märkte für Kohle und Stahl. Die sogenannte Nichtdiskriminierung bei den Gütertransporten betrifft nicht nur die Eisenbahn. Ungleiche Frachten für gleiche Transportleistungen auf dem Rhein werden als unvereinbar betrachtet mit dem Grundstatut der Montan-Union. Gleiche Frachten für gleiche Leistungen ergeben sich aber von selbst, wenn der freie Wettbewerb zur Geltung kommt.

Die Schweiz hat sich nach dem ersten Weltkriege tatkräftig für die Rheinschifffahrt eingesetzt. Die schöne Entwicklung des Basler Hafenverkehrs ist nicht zuletzt der Tatsache zu verdanken, daß seitens der schweizerischen Behörden zu keiner Zeit ein Flaggenprotektionis-

mus zugunsten der nationalen Schifffahrt befolgt worden ist. Dadurch hat die internationale Rheinschifffahrt die Forderung erfüllen können, welche unser Land vor nunmehr 50 Jahren an diesen neu erschlossenen Transportweg gestellt hat. Mehr als 40% der Gewichtsmenge unserer gesamten Zufuhren sind in den letzten Jahren auf dem Wasserwege nach Basel gelangt. Dies bedeutet, daß die Rheinfracht zum Wertmesser geworden ist für die Höhe der Transportkosten eines namhaften Teiles unserer Einfuhren. Wenn Rudolf Gelpke in seiner im Jahre 1902 erschienenen Schrift den Wettbewerb zwischen der Eisenbahn und der Schifffahrt in der Oberrheinebene für die Gestaltung der Frachtenverhältnisse als wohltätig vorausgesehen hat, so darf hinzugefügt werden, daß diese Wohltat sich heute auf unsere sämtlichen Zufuhrwege vom Süden, vom Westen und vom Osten her ausgewirkt hat. Um aber die Unabhängigkeit seiner Auslandsfrachten zu erhalten, wird einem Land, das fern der Meeresküste gelegen ist, kein Opfer zu groß sein.

Die Entwicklung der Rheinschifffahrt nach Basel und der Basler Hafenanlagen

Von L. Groschupf, Direktor der LLOYD AG, Basel

DK 656.62

I

Überblicken wir die Entwicklung der Rheinschifffahrt nach Basel und der Basler Hafenanlagen, so stellen wir fest, daß sie auf der Pionierarbeit einer ganzen Anzahl bedeutender Ingenieure, Politiker und Wirtschaftler beruht.

Ingenieur Dr. h. c. Rudolf Gelpke († 1940) war es, der um die Jahrhundertwende erkannte, daß der Rhein zwischen Straßburg und Basel für die Schifffahrt zu erschließen sei.

Seiner mitreißenden Begeisterung gelang es, einen der bedeutendsten Basler Staatsmänner, Prof. Dr. Paul Speiser († 1936), für die Fortführung der Rheinschifffahrt nach Basel zu gewinnen. Speisers ruhig abwägender, rechnender Verstand ergänzte die phantasiereichen Bestrebungen Gelpkes auf das beste. Mit Speiser interessierte sich auch Direktor Werner Stauffacher († 1932), der kaufmännische Direktor der chemischen Fabrik Sandoz AG. Gelpke, Speiser, Stauffacher und Dr. Traugott Geering († 1932), der gelehrte Sekretär der Basler Handelskammer, waren es, die in dem Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein die Organisation schufen, welche in unermüdlicher Propagandaarbeit die Idee der Fortführung der Schifffahrt nach Basel in Basel selbst und in der übrigen Schweiz verbreitete. Die Mitarbeit von Prof. Speiser und Direktor Stauffacher bewahrten Gelpke vor dem Schicksal, daß seine Ideen von den Behörden und der schweizerischen Wirtschaft als Phantasien mißachtet worden sind.

Die erste Fahrt von Straßburg bis Basel wurde 1903 mit einem kleinen Schraubendampfer «Justitia» von Ruhrort durchgeführt. Gelpkes Überredungskunst gelang es, den Schleppbootbesitzer Knipscheer in Ruhrort zu bewegen, in den nächsten Jahren Bergfahrten mit geeigneten Schleppern und Partikulierkähnen bis Basel zu unternehmen.

Der damalige Gaswerkdirektor Miescher († 1922), später Dr. ing. h. c., unternahm das Wagnis, einem Kohlenlieferanten für das Gaswerk Basel den Auftrag zu geben, die Kohlen per Schiff nach Basel zu bringen. Der Kohlenlieferant war die damalige Firma Piepmeyer & Oppenhorst, Frankfurt. Einer der Leiter dieser Kohlenhandlung war der spätere Generaldirektor der Franz Haniel & Cie. GmbH, Ruhrort, J. Welker, später Dr. h. c. für seine Verdienste um die deutsche Rheinschifffahrt.

Bis zum ersten Weltkrieg gelang es, einen sporadischen Verkehr zwischen Straßburg und Basel zu entwickeln. Als die Ruhrorter Firma Knipscheer die Fahrten nach Basel aufgab, nahmen die Vereinigten Speditoren und Schiffer GmbH, Mannheim, die «Basler Fahrt» auf, unter der Leitung des damaligen Direktors Karl Schäfer. Fast gleichzeitig begann auch die Beteiligung der von dem initiativen Schiffer Josef Konrad

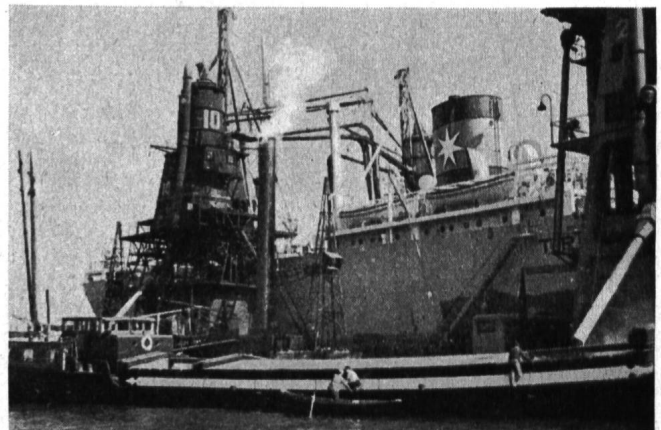


Abb. 1 Getreideumlad in Rotterdam (Photo Dir. F. Ritter, Basel).

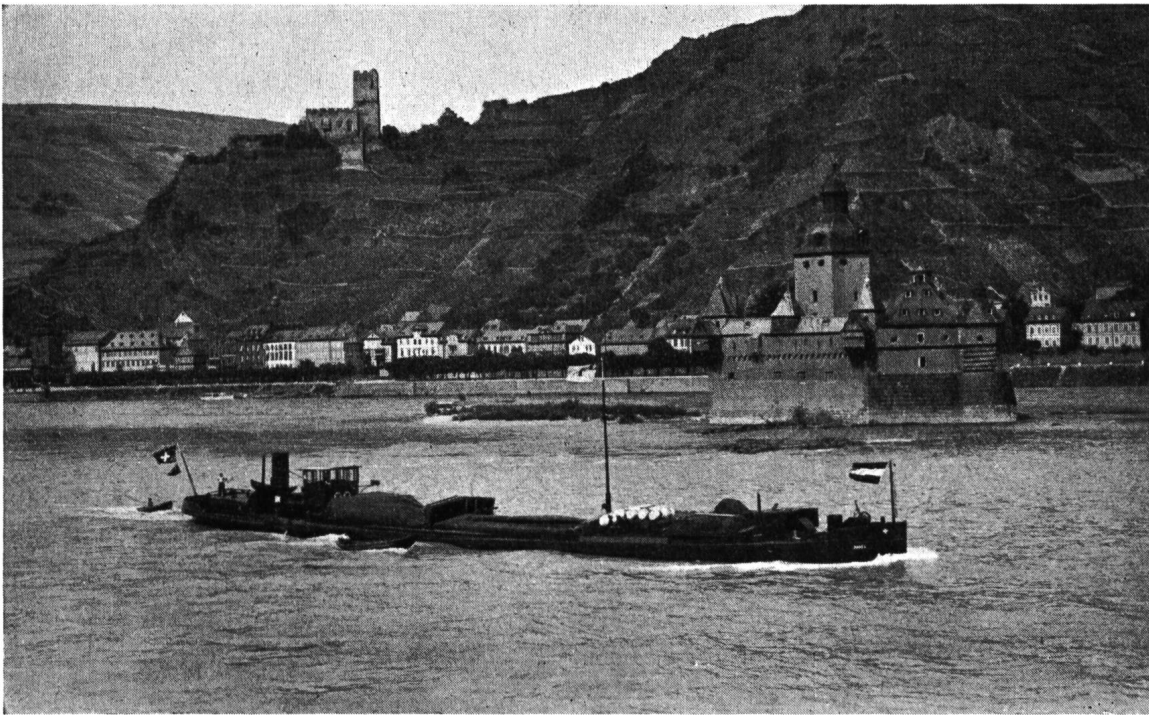


Abb. 2 Schweizer Güterschiff bei Caub in der Pfalz; im Hintergrund Burg «Gutenfels»
(Photo F. Ritter, Basel)

Fendel gegründeten Rheinschiffahrt AG vormals Fendel, Mannheim. Die Fendelgesellschaft entwickelte sich in der Periode vor dem ersten Weltkrieg zu der wichtigsten nach Basel fahrenden Reederei, vor allem, als sie sich 1912 mit der Badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransporte GmbH, Mannheim, zum sogenannten «Badischen Schiffahrtskonzern» zusammenschloß unter der Leitung von Generaldirektor Gottlieb Jäger († 1934). Immerhin behaupteten sich neben dieser Rheinschiffahrtsgruppe im Basler Verkehr bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges die Vereinigten Spediteure und Schiffer GmbH, Mannheim. Diese waren es auch, die das erste speziell für die Basler Fahrt bestimmte Radschleppboot «Ernst Bassermann» bauten.

Bis zum Weltkrieg erreichte der höchste jährliche Basler Verkehr etwa 100 000 Tonnen. Die Schiffahrt war natürlicherweise auf dem unregulierten Rhein nur in den Sommermonaten vom April bis August möglich, in den Zeiten, da der Rhein genügend Wasser führte.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt subventionierte bis zum Jahre 1910 die Fahrt nach Basel. Er subventionierte die Erstellung eines Umschlagquais unmittelbar vor der Gasfabrik im sogenannten St. Johann-Hafen durch die Rheinhafen AG (liquidiert 1920).

Der Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein, Basel, vor allem vertreten durch Gelpke, leistete in den zehn Jahren vor dem ersten Weltkrieg eine sehr große Aufklärungs- und Propagandaarbeit in Wort und Schrift zugunsten der Schiffahrt nach Basel. Gelpke und der Verein waren unermüdlich in ihrem Verlangen, Schiffahrtshindernisse in Form von Fähren, Schiffbrücken, Eisbrechern usw. aus dem Wege zu räumen und auch in Deutschland den Gedanken der Rheinschiffahrt nach Basel populär zu machen, in Deutschland mit beschränk-

tem Erfolg. Das Interesse beschränkte sich auf die beiden vorerwähnten Rheinschiffahrtsgesellschaften, Rheinschiffahrt AG vormals Fendel und Vereinigte Spediteure und Schiffer GmbH, Mannheim. Die deutschen Behörden verhielten sich den Schiffahrtsbestrebungen gegenüber abwartend, eher ablehnend. Lediglich der 1907 gegründete Rheinschiffahrtsverband Konstanz e. V. in Konstanz unter der Leitung von Kommerzienrat Stromeyer und Kommerzienrat Stiegeler, Direktor der Firma Stromeyer GmbH, Konstanz, und Verwaltungsrat der Rheinschiffahrt AG vormals Fendel, Mannheim, unterstützten in wertvollster Arbeit die Schiffahrtsbestrebungen in den Wirtschaftskreisen und bei den Behörden in Süddeutschland. 1908 wurde in St. Gallen der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee gegründet. Unter der initiativen Leitung von Dr. med. Vetsch übernahmen er und der Konstanzer Verein Aufklärung, Propaganda und Vorarbeit für die Strecke Basel—Bodensee. Es galt damals als selbstverständlich, daß diese Strecke unmittelbar im Anschluß an die «Basler Fahrt» der Schiffahrt erschlossen werden sollte.

II

Der erste Weltkrieg unterbrach die praktische Schiffahrt bis Basel. Die deutschen Reichsbehörden lehnten zu wiederholten Malen die Anerkennung der Schweiz als Rheinuferstaat ab und setzten den schweizerischen Anregungen, die Schiffahrtsverhältnisse zwischen Straßburg und Basel durch die Rheinregulierung zu verbessern, das von Oberbaurat Kupferschmid, Karlsruhe, verfaßte Projekt der Kanalisierung des Rheines durch Bau von Kraftwerken und Schleusen im Rheinbett selbst entgegen.

Der Friedensvertrag von Versailles änderte die Verhältnisse für die Rheinschiffahrtsbestrebungen der

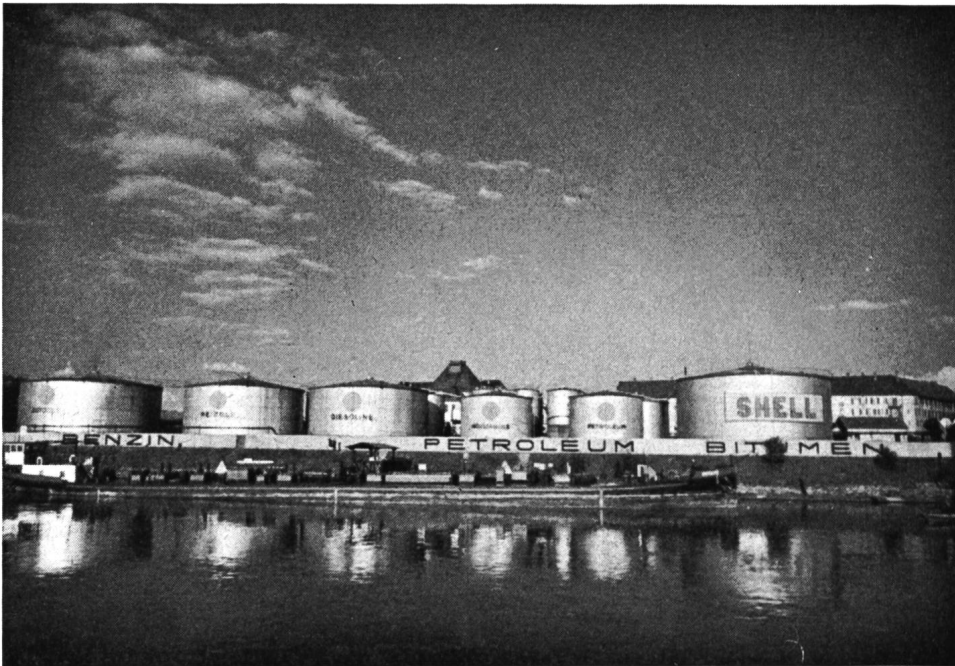


Abb. 3
Rheinquai Klybeck im Basler
Hafen.
(Photo F. Ritter, Basel)

Schweiz grundlegend. Art. 90 des Vertrages anerkannte die Schweiz als Rheinuferstaat. Der Versailler Vertrag gab Frankreich das Recht zum Bau des Grand Canal d'Alsace. Deutschland hatte seine Zustimmung zum Bau zu geben.

Komplizierte und langwierige Verhandlungen, geführt vom Politischen Departement unter der Leitung von Bundesrat Calonder, waren nötig, um den Rheinschiffahrtsbestimmungen des Versailler Vertrages eine authentische Interpretation zu geben, die der Schweiz den Beitritt zur Rheinzentralcommission ermöglichte und ihr damit Gleichberechtigung mit den Unterzeichnern der Mannheimer Akte von 1868 gab.

Es war Regierungsrat Dr. Miescher († 1945), Basel, beraten von den Fachleuten Direktor Emil Payot für Elektrizitätsfragen und Dr. h. c. Oskar Boßhardt († 1950) für alle wasserbautechnischen Fragen, der den Bundesbehörden den möglichen Kompromiß zwischen den französischen und schweizerischen Interessen darlegte.

Er war es auch, der die Initiative ergriff, um schon 1919 mit dem Bau des ersten Hafenbeckens in Kleinhüningen zu beginnen. Die Pläne für die Rheinregulierung und für die Basler Hafenanlagen waren das Werk von Dr. ing. h. c. Oskar Boßhardt.

In voller Erkenntnis des Risikos, das die Stadt auf sich nahm, Millionen in die Rheinhafenanlagen zu investieren, hatte der Große Rat des Kantons Basel-Stadt dem Vorschlag Regierungsrat Mieschers zugestimmt, sofort mit dem Bau des ersten Hafenbeckens Kleinhüningen und mit dem Ausbau und der Modernisierung des St. Johann-Hafens zu beginnen. Durch den Baubeginn des Kleinhüninger Hafens wurde dokumentiert, daß Basel und die Schweiz fest überzeugt waren von ihrem Recht, die Rheinschiffahrt bis Basel durchzuführen, und von dem Erfolg der schweizerischen Schiffahrtsbestrebungen.

Das verfügbare Hafengelände wurde auch sehr rasch im Baurecht an Schiffahrtsinteressenten abgegeben.

Nicht vergessen werden darf das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft unter der damaligen Leitung von Dr. ing. Mutzner, das alle Anregungen von Basel aufnahm, unterstützte und dafür sorgte, daß sie in den Verhandlungen mit Frankreich und Deutschland berücksichtigt wurden.

Prof. Speiser, Direktor Stauffacher, Regierungsrat Miescher und Gaswerkdirektor Dr. ing. h. c. Miescher waren es, die 1919 fast gleichzeitig mit dem Baubeschluß des Großen Rates für die erste Etappe des Kleinhüninger Hafens die Initiative ergriffen zur Gründung der ersten schweizerischen Rheinschiffahrtsgesellschaft, der Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft, Basel, die später ihre Firma in Schweizerische Reederei AG änderte.

Anschließend an die Verhandlungen über die Anerkennung der Schweiz als Rheinuferstaat und ihre Aufnahme als vollberechtigtes Mitglied in die Rheinzentralcommission brauchte es langdauernde, schwierige Verhandlungen zwischen Frankreich und der Schweiz im Schoße der Rheinzentralcommission über das schweizerische Begehren der Rheinregulierung zwischen Straßburg und Basel und das französische Recht auf den Bau des Grand Canal d'Alsace zur Kraftgewinnung und Schiffahrt zwischen Straßburg und Basel.

Die Verhandlungen führte Direktor Emil Payot gewandt und zäh, unterstützt mit Studien und Angaben über alle technischen Möglichkeiten und Kosten von Ingenieur Oskar Boßhardt (später Dr. ing. h. c.), durch Regierungsrat Miescher und Dr. Mutzner, Direktor des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft, Bern.

Das Ergebnis dieser langjährigen Verhandlungen war der sogenannte Straßburger Kompromiß von 1925.

Frankreich behielt das Recht, das ihm der Versailler Vertrag zusicherte, den Grand Canal d'Alsace auf seine Kosten zu bauen. Für die Schiffahrt wurde er dem gleichen völkerrechtlichen Regime wie der freie Rhein unterstellt (Mannheimer Akte 1868). Die Schleusenabmessungen wurden den schweizerischen Forderungen

entsprechend festgesetzt. Frankreich übernahm den Unterhalt der Regulierungsbauten auf seinem Ufer, leistete aber keinen Beitrag an die Regulierungskosten.

Dr. h. c. Gelpke, der diesem Kompromiß nicht zustimmen konnte und an eine selbständige Entwicklung schweizerischer Rheinschiffahrtsgesellschaften nicht glaubte, distanzierte sich von dann an von der Rheinschiffahrt!

Dem Straßburger Kompromiß 1925 folgten Verhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland über die Verteilung der Kosten der Rheinregulierung.

Diese Verhandlungen führten zum Vertrag von 1926. Die Schweiz übernahm 60 % der Kosten, Deutschland 40 % und den Unterhalt der Regulierungsbauten auf dem deutschen Ufer.

Art. 6 des Vertrages enthält die Bestimmungen über die Weiterführung der Schiffahrt nach dem Bodensee.

Im Jahre 1929 wurde mit dem Bau der Staustufe Kembs und mit der Rheinregulierung begonnen. Kembs wurde 1932 in Betrieb genommen. Ab 1935 machten sich die Folgen der Regulierung im stets wachsenden Rheinverkehr fühlbar.

Schon im Jahre 1924 begann die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft in Kleinhüningen mit dem Bau einer Umschlagsanlage, bestehend aus Silo und Werfthalle mit zwei Kranen. Ihrem Beispiel folgte die Neptun AG und die Rhenus AG. Die großen Kapitalanlagen in Hafen- und Umschlagsbauten zwangen, Mittel und Wege zu suchen, um die im Entstehen begriffene Anlage das ganze Jahr über zu beschäftigen. Nur eine Beschäftigung während der wenigen Sommermonate, welche die Schiffahrt nach Basel ermöglichten, war unwirtschaftlich während der relativ langen Bauzeit der Rheinregulierung und der Staustufe Kembs. Auf Vorschlag des damaligen jungen Betriebschefs Dr. Jaquet nahm die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft den Versuchsbetrieb mit von Maultieren und Eseln gezogenen Penischen auf dem schon über hundert Jahre alten Rhein-Rhone-Kanal mit seinen 53 Schleusen zwischen Straßburg und Basel auf. Die französische Verwaltung, vor allem das Office National de

Navigation unter der Leitung von Direktor Wattier, und der Port Autonome de Strasbourg unter der Leitung von Direktor Haelling, beides französische Ingenieure der Ecole Polytechnique Paris, unterstützten die schweizerischen Anregungen, die Verbindungsschleuse zwischen Kanal und Rhein in Hüningen zu modernisieren. Sie waren es, die gestatteten, den tierischen Zug durch Motorisierung der Penischen zu ersetzen. Sie ließen später die elektrische Traktion zwischen Straßburg und Basel für nichtmotorisierte Kanalpenischen einführen.

Der Erfolg dieser Modernisierung blieb nicht aus. Mit dem Ausbau der Basler Hafenanlagen wuchs der Kanalverkehr und erreichte im Jahre 1932 1,1 Mio t (bei einem Gesamtverkehr von 1,4 Mio t). Dieser Kanalverkehr, verstärkt durch den sommerlichen Rheinverkehr, ermöglichte eine wirtschaftliche Entwicklung der Basler Hafenanlagen während der Bauperiode der Rheinregulierung und der ersten Staustufe Kembs des Grand Canal d'Alsace.

Die Nachfrage nach Hafengelände in Basel wurde so groß, daß auch der rechtsrheinische Klybeckquai für die Schiffahrt ausgebaut werden mußte und kurz nach Eröffnung der Staustufe Kembs auch mit dem Bau des zweiten Hafenbeckens Kleinhüningen begonnen wurde. Auch oberhalb Basels konnte der Kanton Baselland die erste Etappe der basellandschaftlichen Hafenanlage in Birsfelden erstellen, unter Rücksichtnahme auf den beabsichtigten Bau des Kraftwerkes Birsfelden. Es war vor allem Regierungsrat Seiler, Liestal, der hier in weitblickender Art und Weise dafür sorgte, daß der Kanton Baselland rechtzeitig Anschluß an die Basler Hafenanlagen und damit an die internationale Rheinschiffahrt bekam.

Vor dem zweiten Weltkrieg im Jahre 1932 war die Staustufe Kembs betriebsbereit. Die Rheinregulierung ermöglichte den Jahresbetrieb auf dem regulierten Rhein ab 1936. Der Kanal behielt die Rolle einer Entlastungsschiffahrtsstraße nach Basel, wenn der Rheinwasserstand infolge der noch nicht zu Ende geführten Rheinregulierung Leichterungen in Straßburg nötig machte.

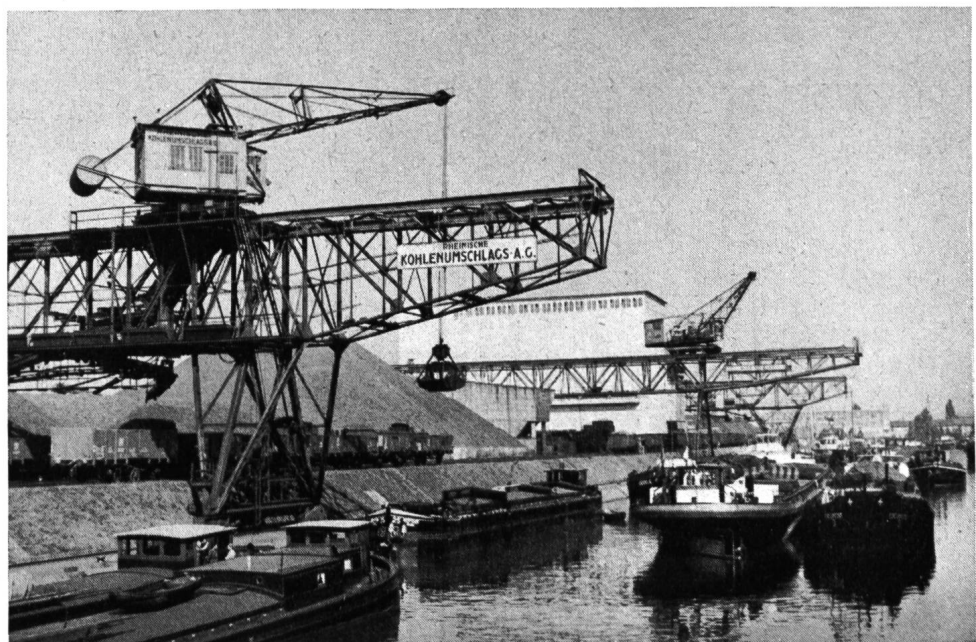


Abb. 4
Kohlenumschlag im Basler
Hafenbecken I.
(Photo F. Ritter, Basel)

Diese erfolgten dann aus Rheinschiffen in Kanalschiffe. Mit der Fertigstellung der Rheinregulierung verlor allmählich der Kanal seine vorherrschende Bedeutung für den Basler Verkehr. Er bleibt aber eine immer willkommene Aushilfswasserstraße und ermöglicht auch den Verkehr mit Innerfrankreich.

Der gesamte Basler Verkehr erreichte 1938 2,7 Mio t.

Bis zum zweiten Weltkrieg erfolgte die vollständige Besiedlung des verfügbaren baselstädtischen und baselandschaftlichen Hafengeländes.

Als Träger des Basler Verkehrs in der Vorkriegszeit konnten gelten:

Die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft, heute Schweizerische Reederei AG, die erste rein schweizerische Gesellschaft.

Die Rhenus AG (Tochtergesellschaft des Fendel-Konzerns).

Die Neptun AG (Tochtergesellschaft des Rhenania-Konzerns).

Die Basler Rheinschiffahrt AG.

Die Lloyd AG.

Die Allgemeine Rheintransport AG (in Verbindung mit französischen Reedereien).

Die St. Johann Lagerhaus- und Schiffahrtsgesellschaft (VSK) und eine ganze Anzahl Umschlagsfirmen, wie Roba AG, Speditions AG, die gleichzeitig Vertreter holländischer Stückgutreedereien in Basel waren.

Der größte Teil der bedeutenden Gesellschaften der internationalen Rheinschiffahrt war vor 1939 am Basler Verkehr direkt oder indirekt beteiligt. Einzig die großen holländischen Reedereien interessierten sich vor dem zweiten Weltkrieg nur wenig für die Basler Fahrt. Eine Ausnahme machte die bedeutendste Tankreederei auf dem Rhein, die Phs. van Ommeren NV, Rotterdam.

Erst nach dem zweiten Weltkrieg interessierten sich

die holländischen Großreedereien, Damco Scheepvaart Maatschappij NV, Rotterdam, und NV Nederlandsche Rijnvaartvereniging, Rotterdam, in wachsendem Maße für den Schweizer Verkehr. Auch die großen belgischen Reedereien beteiligten sich nach dem Krieg am Basler Verkehr durch eigene Tochtergesellschaften, z. B. Plouvier S. A., Anvers/Navifer AG, Basel, oder durch Vertretungen.

Herrschte in der gesamten internationalen Rheinschiffahrt bis zum zweiten Weltkrieg der fast völlig freie Wettbewerb, oft in einer Schärfe, die zum Aufsehen mahnte, so gelang es den Direktoren der schweizerischen Rheinschiffahrtsgesellschaften, Basler Rheinschiffahrt AG und Schweizerische Reederei AG, im Jahre 1929, unterstützt vom Direktor der Allgemeinen Rheintransport AG, die Idee der Verkehrspoolung des Basler Verkehrs bei ihren Kollegen bekannt zu machen. Nach Überwindung sehr großer Widerstände von seiten der deutschen Großkonzerne Fendel und Rhenania gelang es nach äußerst schwierigen Verhandlungen, den ersten Rheinschiffahrtspool für den Basler Verkehr zu errichten. Von 1930 bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurden die Poolverträge zum großen Teil in gemeinsamen Verhandlungen mit den Verladegruppen immer mehr ausgebaut.

Sie überlebten den zweiten Weltkrieg.

Ihr Erfolg lag nicht nur darin, daß sie die wirtschaftliche Lage der Poolreedereien stabilisierten. Sie verschafften der Kundschaft der Rheinschiffahrt stabile Frachten, unabhängig von den Wasserstandsschwankungen des Rheins, Frachten, die zum großen Teil mit den Kunden in gemeinsamen Verhandlungen festgesetzt wurden. Die Pools hatten dann aber den unschätzbaren Vorteil, daß die Leitungen der vielen Reedereien sich an Zusammenarbeit und Verständigung immer mehr gewöhnten.

III

Der zweite Weltkrieg unterbrach zeitweise die Rheinschiffahrt, nämlich zu Beginn des Krieges bis zur Besetzung Frankreichs durch die deutsche Armee und am Schluß des Weltkrieges vor der deutschen Niederlage. In den Jahren 1942—1944 übernahm die schweizerische Rheinflotte die Kohlenversorgung der Schweiz von Kehl bis Basel. Die deutsche Rheinschiffahrt durfte die für die Schweiz bestimmten Kohlen nur bis Kehl bringen. Die Fahrt nach Basel wurde deutschen Schiffen von der deutschen Regierung verboten.

In dieser Periode zeigte sich der Wert der zwischen 1924 und 1939 großzügig ausgebauten Schweizer Flotte. Sie bestand zum größten Teil aus modernsten Gütermotorschiffen, fast alle gebaut nach den Ideen und Plänen von Dr. h. c. Ryniker, Basel. Sein Schiffstyp und seine Schiffspläne erwiesen sich als revolutionierend für den gesamten Rheinschiffbau, für Selbstfahrer und Schlepper.

Das Ende des zweiten Weltkrieges brachte die Zerstörung sämtlicher Brücken zwischen Rotterdam und Basel. Einzig die Nijmwegener Brücke war stehen geblieben. Weit über die Hälfte der gesamten internationalen Rheinflotte war von den Deutschen versenkt oder schwer beschädigt worden. Ein großer Teil der Hafenanlagen war in Deutschland durch Bombardierungen, in Rotterdam durch die deutschen Truppen zerstört worden. Die Aufbauarbeit, die 1946 einsetzte, ergab

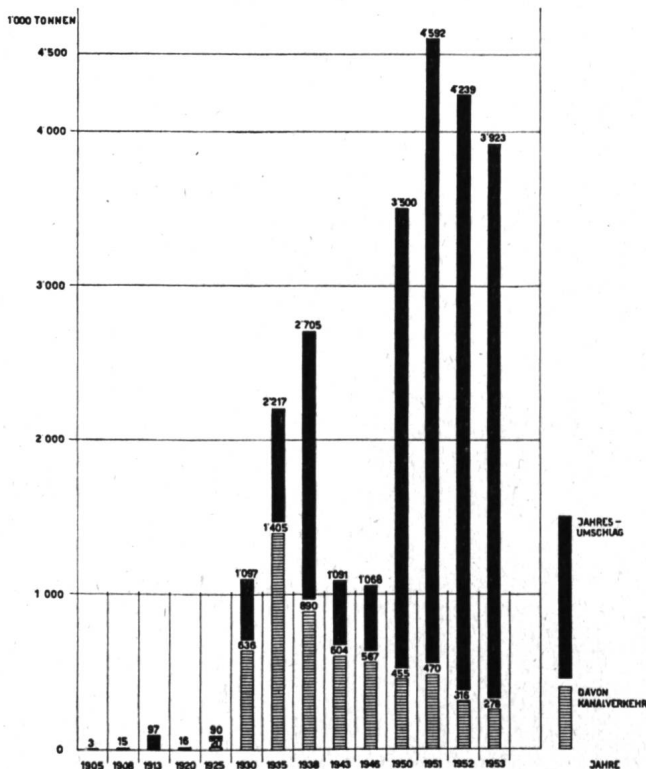


Abb. 5 Verkehr in den Basler Rheinhäfen zu Berg und zu Tal von 1905 bis 1953.



Abb. 6
Hafenbecken II in Basel.
(Photo F. Ritter, Basel)

überraschende Erfolge. In kurzer Frist waren in allen Rheinuferstaaten leistungsfähige Rheinflotten wieder in Betrieb, die für den nur langsam auflebenden Rheinverkehr genügten. Die schweizerische Flotte, die einzige intakte, übernahm zeitweise die Versorgung von Ostfrankreich mit Ruhrkohlen über den Straßburger Hafen. Als Kompensation erhielt die schweizerische Wirtschaft französische Kohlen aus Nordfrankreich und der Saar. Der Basler Hafenverkehr stieg rasch auf etwa 4 Mio t im Jahre 1952. Die Zusammensetzung dieses Verkehrs war gekennzeichnet durch starken Rückgang der Transportmenge von festen Brennstoffen und das Anwachsen der transportierten Mengen von flüssigen Brennstoffen.

Während die schweizerischen Reedereien unmittelbar nach Aufhören der Feindseligkeiten die Initiative ergriffen, um das internationale Zusammenarbeiten in der Rheinschifffahrt, wie es im Basler Verkehr vor dem Kriege vorhanden gewesen war, wieder aufleben zu lassen und auch auf andere Rheinverkehre auszudehnen, mußte sich die deutsche Rheinschifffahrt durch Vorschriften der militärischen Besatzungsbehörden als Kriegsfolgen auf den innerdeutschen Verkehr beschränken.

Als nach der deutschen Währungsreform 1948 die Besatzungsvorschriften gelockert wurden und die im Wiederaufbau begriffene deutsche Flotte im internationalen Rheinschiffahrtsverkehr wieder Zutritt erhielt, zeigte sich, daß in der deutschen Auffassung über das internationale Zusammenarbeiten in der Rheinschifffahrt, gestützt auf die völkerrechtliche Grundlage, wie sie die Mannheimer Akte von 1868 festgelegt hat, grundlegende Wandlungen gegenüber der Vorkriegszeit stattgefunden haben.

Die Mannheimer Akte garantiert die völlige Freiheit der Rheinschifffahrt und die völlige Gleichberechtigung und Gleichbehandlung aller Rheinschiffahrttreibenden.

Als schwierigstes Erbe des zweiten Weltkrieges zeigte sich nun die völlig veränderte Rechtsauffassung der deutschen Reedereidirektoren und Behörden. Sie führte zu dem unter dem Begriff «Cabotage» bekannten

Ausschluß der nichtdeutschen Rheinschiffahrttreibenden vom innerdeutschen Rheinverkehr. Wohl trat die westdeutsche Bundesrepublik 1950 wieder in die Rheinzentralcommission ein, die sie 1936 unter dem Hitlerregime verlassen hatte. Bei ihrem Eintritt gab die deutsche Delegation im Namen der westdeutschen Regierung die feierliche Erklärung ab, daß sie die Mannheimer Akte von 1868 wie früher respektieren werde.

Entgegen dieser Erklärung wurde nun, zuerst begründet mit Devisenmangel, dann mit dem Schutz der kriegsgeschädigten deutschen Rheinflotte, ausländischen Schiffen die Fahrt und der Transport von Gütern zwischen innerdeutschen Häfen untersagt. Konnte man anfangs diese Maßnahme als direkte Kriegsfolge begreifen, später auch noch die Begründung mit der deutschen Devisenknappheit, so wurde sie vollends unverständlich, als die Devisenschwierigkeiten verschwanden. Jetzt wurden zur Rechtfertigung des unter dem Regime der Devisenschwierigkeiten und der amerikanischen Besetzung geschaffenen Zustandes verkehrspolitische Begründungen herbeigezogen, die ihren Niederschlag fanden in dem deutschen Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr, das im innerdeutschen Verkehr, nach Ausschluß der ausländischen Schiffe, hohe, gesetzlich geschützte Festfrachten an Stelle der bisher üblichen Marktfrachten anordnet.

Die hohen, gesetzlich geschützten Festfrachten im innerdeutschen Verkehr ermöglichen den deutschen Rheinschiffahrttreibenden, im internationalen Verkehr, in dem der freie Wettbewerb herrscht, Dumpingfrachten abzugeben, welchen die schweizerischen Reedereien nicht folgen können. Sie können sich aber auch nicht am innerdeutschen Verkehr beteiligen, wie dies vor dem Krieg der Fall war.

In Holland, in der Schweiz und in Belgien wird das deutsche Verhalten als Bruch des völkerrechtlichen Vertrages, der Mannheimer Akte von 1868, betrachtet.

In der Rheinzentralcommission vertritt der schweizerische Delegierte, Regierungsrat Dr. Schaller, Basel, mit Energie die schweizerische Auffassung der Mannheimer Akte. Die Rheinzentralcommission hat in einer

Entschließung vom 27. Oktober 1950 einstimmig (also mit der Stimme der deutschen Delegation) die Auffassung der deutschen Regierung abgelehnt.

Trotzdem wird es aller Anstrengungen der schweizerischen Schiffahrttreibenden und der schweizerischen Behörden bedürfen, um für die Rheinschiffahrt die völkerrechtliche Grundlage der Mannheimer Akte von 1868 wieder zur Anerkennung zu bringen. Die Anerkennung der Freiheit der Rheinschiffahrt für alle Teilnehmer an der internationalen Rheinschiffahrt in dem Sinne,

in dem diese Freiheit von 1868 bis 1946 aufgefaßt und respektiert wurde, ist die Lebensgrundlage für die gesamte Rheinschiffahrt. Es ist für Nichtdeutsche unverständlich, wie man in Deutschland von Behörden und Rheinschiffahrttreibenden aus glaubt, mit völkerrechtlichen Verträgen so umgehen zu können, wie dies augenblicklich geschieht. Es ist nur zu hoffen, daß die Vertragstreue, die Grundlage für ein friedliches Zusammenleben und Zusammenarbeiten der Völker Europas ist, recht bald wieder überall respektiert wird.

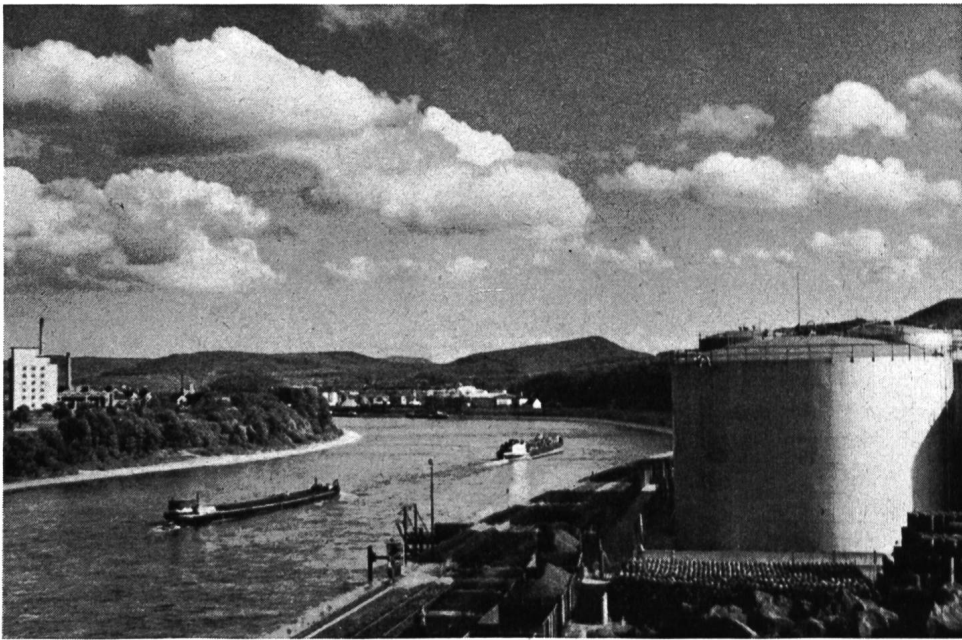


Abb. 7 Hafen Birsfelden und Au, erste Etappe der Hochrheinschiffahrt
(Photo Dir. F. Ritter, Basel).

Die Schiffbarmachung des Hoahrheins von Basel bis zum Bodensee

Von Dr. Ing. M. Oesterhaus, Direktor des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft

DK 656.62

I.

Jahrhundertlang diente der Hoahrhein, hauptsächlich in talwärtiger Richtung, der Schiffahrt, deren Regelung internationalen Verträgen gerufen hat, die zum Teil heute noch gültig sind. Die kommerzielle Schiffahrt kam jedoch infolge natürlicher Hindernisse und der Verbesserung der Landwege zum Erliegen; für den Gütertransport wird heute nur noch die Strecke Basel—Rheinfelden benützt. Bald aber erhob sich der Ruf nach einer Erschließung des Hoahrheins für eine moderne Großschiffahrt, insbesondere als im Jahre 1904 der Rheinschiffahrtsverkehr bis Basel wieder aufgenommen wurde. Man erkannte, daß die moderne Großschiffahrt einer Kanalisierung des Flusses bedarf, wie sie, ganz unabhängig von den Schiffahrtsfragen, schon für die Kraftnutzung allein erforderlich ist. Unter Kanalisierung, einem öfters mißverstandenen Wort, ist nicht etwa die Umwandlung oder Ableitung des Stromes in einen Kanal zu verstehen, sondern der Einbau von Wehren

zum Aufstau des Wassers in seinem natürlichen Bett, wodurch für die Kraftnutzung das nötige Gefälle und für die Schiffahrt unter gleichzeitiger Milderung der starken Strömung die erforderliche Wassertiefe geschaffen werden. An Stelle des nicht sehr glücklichen Wortes Kanalisierung wird in der deutschen technischen Literatur auch der Ausdruck *Stauregelung* verwendet, weil durch die Schaffung einer Reihe von Staustufen der Fluß für die Bedürfnisse der Schiffahrt geregelt wird. Die durch die Wehre erzeugten Staustufen müssen von der Schiffahrt mit Hilfe von Schleusen überwunden werden. Wegen den günstigen Wasser- und Gefällsverhältnissen des Hoahrheins ist jedoch im Gegensatz zu andern schiffbar zu machenden Gewässerstrecken, wie zum Beispiel Neckar und Main, der Bau der Stauwehre schon für die Kraftnutzung allein wirtschaftlich. Um den Anschluß des Bodensees an die bestehende Schiffahrt bei Rheinfelden zu verwirklichen, genügt es im großen und ganzen nach dem Ausbau der