Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss foresty journal = Journal forestier suisse

Herausgeber: Schweizerischer Forstverein

Band: 65 (1914)

Heft: 6

Artikel: Die geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt in kurzen Umrissen

Autor: Brugger, G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-768116

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: 09.07.2025

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

Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen

Organ des Schweizerischen Forstvereins

65. Jahrgang | Juni 1914 | № 6

Die geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt in kurzen Umrissen.

Von Oberförster G. Brugger in Romanshorn.

(Fortsetzung von Seite 110.)

(Nachdruck nur mit Bewilligung des Autors gestattet.)

Bereits in der Einleitung war darauf hingewiesen worden, daß die Verkehrsmittel schon seit Jahrtausenden den Brennpunkt des wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Lebens und Schaffens der Völker bilden und auf deren geschichtliche Entwicklung oft einen dominierenden, zum mindesten aber einen bedeutenden Einfluß auszuüben vermochten. Dieser heute noch bestehende Zusammenhang wird auch für alle Zukunft jeglicher Politik eine gewisse Grundlage geben und deren Tendenzen hauptsächlich auf wirtschaftliche Grundsätze aufbauen. Es bildet also zu allen Zeiten zweifelsohne die Verkehrspolitik das Fundament — der granitene Sockel — der allgemeinen Politik, sowohl der innern wie der äußern, und muß deshalb der geschichtliche Werdegang der Verkehrspolitik und der Verkehrsmittel selbst von allgemeinem Interesse sein, um daraus Schlüsse für die Gegenwart und Zukunft ziehen zu können. Nicht zum wenigsten darf der Wasserverkehr als solcher und in seiner Eigenschaft als wichtige Institution des Altertums und der Neuzeit, ein besonderes Interesse beanspruchen, nachdem nun gerade in heutigen Tagen derselbe aktuelle Probleme zeitigt.

Wann der Wasserweg als Transporteinrichtung eine Bedeutung zu erlangen begann, läßt sich nicht genau feststellen; auf alle Fälle datiert dessen Bestehen schon Jahrtausende zurück, in eine Zeit, wo die ersten Festlandstraßen, d. i. 8. Jahrhundert vor Christo, noch nicht existierten.

Wie auch heute noch, so waren es im grauen Altertum die Tiefenrinnen der Länder, also die Läufe der Gewässer, welche Kultur, wirtschaftliches Leben und mithin den Verkehr in erster Linie an sich zogen, und die zuerst an schiffbaren Strömen und Meeresküsten entstandenen Ansiedlungen der alten Phönizier, Ägypter, Griechen, Mesopotamier, Römer, Inder, Chinesen usw. beweisen diese alte Wahrheit deutlich.

Speziell die Phönizier, die an den Küsten Syriens und an den Ufern des bei Antiochia vorbeifließenden Flusses Orontes wohnten, waren eines der hervorragendsten Schiffahrt treibenden Völker, die diese Art Verkehrsmittel nach Osten und Westen verbreiteten, verschiedenen andern Völkern auch Schiffbauholz aus ihren ausgedehnten Zedernwaldungen am Libanon und aus ihren Eichenwaldungen zu Basan liefernd. Insbesondere den Holztransport auf dem Wasserwege betreffend, berührt die älteste Nachricht von der Flößerei die Phönizier, die laut dem „alten Testament" anläßlich des Tempelbaues zu Jerusalem durch König Salomon (1015—975 v. Chr.) auf Befehl ihres Königs Hiram zu Tyrus Zedern- und Tannenholz vom Libanon lieferten, unter Benutzung der Flößerei.

Auch die Anlage künstlicher Kanäle ist dem Altertum nicht fremd und ist beispielsweise im alten Ägypten die künstliche Verbindung des Nils mit dem Roten Meer wiederholt versucht und auch durchgeführt worden.

Abgesehen von der allgemeinen Wichtigkeit des Wasserstraßenverkehrs in alter Zeit waren es dann namentlich die Römer, welche in Mitteleuropa demselben zu erhöhter Bedeutung und Ausbreitung verhalfen. Insbesondere ist es der heute im Vordergrund des wasserwirtschaftlichen Interesses stehende Rhein, sowie seine Nebenflüsse, welchem die unternehmungslustigen und kalkulierenden Römer Belebung brachten, und zwar hinsichtlich des allgemeinen Gütertransportes, z. B. Getreide, wie im speziellen auch bezüglich des Holztransportes, und läßt sich das damalige Vorhandensein eines „Holzfanges" in der Nähe von Hördten bei Gernsbach im Murgtal noch nachweisen.

Den lebhaften Handelsverkehr der Römer, die quasi das Aufkommen des Rheins als Verkehrsweg begründeten, hielten nachher

die Burgunder für die westlichen Gebiete Helvetiens und für Gallien aufrecht, während die mehr im Norden und Osten auftretenden Germanen, vorab die Alemannen, deren Wirtschaftsleben auf der Naturalwirtschaft basierte, den Verkehr zurückgehen und fast verschwinden ließen.

Erst die Karolinger brachten Handel und Verkehr wieder zu hoher Blüte und besonders Karl der Große (771—814 n. Chr.) befaßte sich in ausgedehntem Maße mit verkehrspolitischen Fragen. So läßt sich dessen großzügige Politik nicht zum wenigsten erkennen in dem von ihm aufgestellten Projekt einer Rhein-Donau-Verbindung, um den Verkehr mit dem Orient an sich ziehen zu können, welchen Plan er allerdings nicht zur Ausführung bringen konnte. Während diese Ost-West-Verbindung, die auch heute wieder eine hervorragende Rolle in den Binnenschiffahrtsbestrebungen und in der Verkehrspolitik überhaupt einnimmt, im Stadium des Problems stehen blieb, erhielt dann namentlich die Süd-Nord-Route, mit dem Rhein als wichtigstem Wasserweg, erhöhte Förderung durch die Kreuzzüge, durch das Aufblühen der Klöster und durch die italienische Politik der deutschen Könige.

Der über die Alpenpässe Septimer und Großer St. Bernhard aus Italien resp. dessen Mittelmeerhäfen kommende, nach dem Rhein gehende Verkehr bediente sich bis zur Eröffnung des Gotthard- und Simplonpasses häufig der Anschlußlinie Walenstadt-Zürich-Rhein, wodurch also speziell intern schweizerische Binnenwasserstraßen zur Geltung gelangten. Nach Öffnung vorerwähnter Alpenpässe ging ein großer Teil des Transitverkehrs der Nord-Südrichtung an jene, namentlich an den Gotthardpaß über, immerhin der Walensee-Limmat-Linie noch lange eine Wichtigkeit im Verkehr belassend. Zu Anfang des Mittelalters erfreute sich denn auch die Schiffahrt der Glarner und Zürcher keiner kleinen Bedeutung, was sich aus den drei Koblenzer Zolltarifen der Jahre 1104, 1209 und ca. 1300 ersehen läßt, welche Vertragsdokumente die Stadt Zürich nebst andern Städten als für ihre Waren zollpflichtig aufführten, also dartaten, daß Zürcher Schiffe auf dem Rhein bis Koblenz an der Mündung der Mosel fuhren.

Diese erwähnten Zolltarife geben uns aber nicht nur Aufschluß über das Bestehen der Zürcher Schiffahrt auf dem Rhein, sondern sie lassen auch das Bestehen von Rheinzöllen erkennen. Diese Wasserstraßenzölle waren ja allerdings schon eine alte Institution, denn

bereits Korinth und Massilia (das heutige Marseille) kannten solche, hingegen erlangten dieselben im Laufe der Zeiten, bis in die Neuzeit hinein, nebst den Stapelrechten, deren erstes für den Rhein im Jahre 1259 der Stadt Köln verliehen wurde, eine derartige Bedeutung, daß man wohl sagen kann, es seien diese Verkehrsbelastungen mit von den hauptsächlichsten, wenn nicht die bedeutendsten Faktoren, die künftighin den Rheinverkehr beeinflußten.

Ursprünglich einfach als Gegenleistung für Beseitigung von Verkehrshindernissen und Instandhaltung der Wasserstraßen betrachtet, wurden diese Zollabgaben allmählich immer mehr fiskalischer Natur, d. h. mehr als Einnahmequellen zur Befriedigung anderer Verbindlichkeiten, ja persönlicher Bedürfnisse der Besitzer solcher Zölle benutzt. Der fiskalische Charakter der Wasserstraßenabgaben prägte sich umso deutlicher aus, je mehr die Macht des Feudaladels und gewisser Klöster gegenüber den Königen stieg.

Gleich wie die Zölle, so tendierten auch die Stapelrechte, das sind Umschlagsprivilegien einzelner Städte, vorab Köln und Mainz, auf Ausbeutung des Rheinverkehrs zugunsten territorialer Interessen.

Neben Wasserzoll und Stapelrecht bildete dann auch die Grundruhr, eine Art Strandrecht, eine drückende Verkehrsbelastung. Diese Grundruhr, welche die Sicherheit des Verkehrs stark erschwerte, verschwand zuerst, noch während dem Mittelalter, während Zölle und Stapelrechte bis in die Neuzeit hinein existierten und der Binnenschiffahrt schließlich zum Niedergang verhalfen. Erst das Jahr 1868 räumte mit diesen Servituten auf, die den Wasserstraßen die Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Eisenbahnen, ja zeitweise auch gegenüber den Festlandstraßen unterbanden, und mit Aufhebung solcher Belastungen nahm alsdann auch die Binnenschiffahrt, im speziellen der Rheinverkehr, einen gewaltigen Aufschwung.

Während sich also im Mittelalter die feudalen Herren und Fürsten in einer immer schärfern Ausbeutung der Schiffahrt gefielen, mußte es im Interesse der Hauptbegünstiger der Schiffahrt, der Städte, liegen, einen gefahrlosen und billigen Waren- und Personentransport zu erhalten, und schenkten letztere deshalb große Aufmerksamkeit der Instandhaltung des Fahrwassers bezw. der Fahrrinne, und sind beispielsweise in dieser Hinsicht für die Rheinstrecke Basel-Straßburg

bestimmte Abmachungen getroffen worden. Gegen die Übergriffe des Feudaladels suchten sich die Städte zu schützen durch sogen. Landfriedensbündnisse, wie z. B. der im Jahre 1254 zu Worms geschlossene Rheinische Bund eines darstellte. Aber ähnlich, wie am Rheine zu jeder Zeit Zwistigkeiten und Eifersüchteleien zwischen den beteiligten Interessenten herrschten, so traten ebenfalls bei den Städtebündnissen allmählich innere Kämpfe auf, indem oft die wirtschaftlichen Sonderinteressen der einzelnen sich kreuzten. Schließlich artete auch hier der anfängliche Erfolg in einen Mißerfolg und in ein Raubbausystem aus.

Während durch Eröffnung des Gotthardpasses vielleicht einzelne schweizerische Zufahrts-Wasserstraßen zum Rhein in ihrer Frequenz etwas gemindert worden, hat der Rhein selbst durch jenes neue Eingangstor vermehrten Verkehr erhalten und die rheinischen Städte zeigten fortan blühende Entwicklung. So erholte sich Basel, das anno 1356 durch ein Erdbeben fast völlig zerstört worden, erstaunlich rasch von seinem Schlage, lediglich durch seinen blühenden Handel und Verkehr. — Die Schiffer der verschiedenen Städte schlossen sich zu Zünften zusammen und bildeten auf diese Weise allmählich eine festorganisierte Gewerkschaft, die nach außen hin sich oft sehr untolerant zeigte und die Schiffahrt und mithin den Verkehr überhaupt gewissermaßen monopolisierte. Diese Ausschaltung der freien Konkurrenz durch die Zünfte, wozu noch da und dort eine engherzige „Stadtwirtschaftspolitik“ trat, hatte neben den sonstigen Belastungen des Rheinverkehrs gleichfalls einen nicht unerheblichen Anteil an dessen ungerechtfertigter Erschwerung und Verteuerung, und muß es eigentlich auffallen, wie lange Jahrhunderte hindurch jene Wasserstraße dennoch sich als Verkehrsweg erhalten konnte. Wie die Benutzung dieses, allerdings hierfür prädestinierten Verkehrsweges trotz alledem, abgesehen von etwaigen Schwankungen, eine bevorzugte war, läßt sich nur aus der Tatsache erklären, daß eben zu jenen Zeiten keine andern, gleichwertigen Verkehrsmittel vorhanden waren, denn die Landstraßen befanden sich im allgemeinen in denkbar schlechtem Zustande und Eisenbahnen gab es noch keine. Sobald letztere, d. h. die Eisenbahnen eröffnet worden, ging denn auch alsbald eine Warengattung nach der andern von dem Wasserwege auf dies neue Ver-

kehrsmittel über und versetzte dieses letztere dem Wasserstraßenverkehr eine derartige Wunde, daß von vielen zuerst an dessen Wiederaufkommen gezweifelt wurde. Anfänglich waren ja allerdings die Eisenbahnen nur als Zufahrtsstraßen zu den Wasserstraßen gedacht und nicht als eigentlich selbständige, die Wasserwege konkurrenzierende Unternehmungen, wie sich aus den ersten Linienführungen West-Deutschlands klar erkennen ließ und wie es auch von maßgebenden Stellen betont worden. Als aber die Wasserstraßen, und unter diesen auch der Rhein, die Alimentierung seitens der, als Zufahrtsstraßen ins Auge gefaßten Bahnen nicht auszunutzen vermochten, zufolge ihrer ganz verfehlten Politik, da entwickelten sich die Eisenbahnen zu ausgesprochenen Konkurrenz-, oder besser gesagt, Ersatzunternehmungen. Die Wasserstraßen als Verkehrsinstitution sind also weit weniger dem Aufkommen der Eisenbahnen als solchen unterlegen, als vielmehr ihrem damaligen eigenen Zustand, ihren verkehrshindernden Einrichtungen und der unvernünftigen Verteuerung ihrer Transportkosten; sie haben sich also, so wie sie damals waren, recht eigentlich selbst überlebt. Daß dem so ist, dürfte auch aus der Anregung unseres Mitbürgers Merian hervorgehen, der im Jahre 1845 die Eisenbahntarife für berufen hält, den vielen und hohen innern Zöllen einen Riegel zu stoßen und deren Herabsetzung zu veranlassen. — Wie aber Wasserstraße und Eisenbahn ganz wohl nebeneinander Bestand und Existenzberechtigung haben und sich in wechselseitiger Beziehung unterstützen und ausgleichen können, falls Verkehrshindernisse bestmöglichst beseitigt und eine vernünftige, nicht durch allerlei Abgaben ungünstig beeinflußte Tarifpolitik Platz greift, zeigt uns gerade der Rhein in seinen Beziehungen zu den anliegenden Bahnen; denn nicht nur die jenen Strom berührenden oder parallel mit ihm laufenden Eisenbahnen haben sich in ihrer Verkehrsfrequenz innert weniger Jahrzehnte ganz enorm gehoben, nein, auch der Verkehr auf dem Rheinstrome selbst ist seit Abschaffung der drückenden Rheinzölle, Stapelrechte und anderer Hindernisse ganz gewaltig, und prozentual in noch höherem Maße als bei den Bahnen, emporgeschnellt. Diese, in Ziffern unzweideutig darzustellende Tatsache beweist klipp und klar die Möglichkeit eines Nebeneinanderarbeitens zweier Verkehrsmittel, der Eisenbahnen und der Wasserstraßen, und solche Beweise

existieren nicht nur für den Rhein, sondern auch für andere Stromgebiete. Darüber kann also bei völlig objektiver Betrachtung kein Zweifel herrschen, daß sich Eisenbahn und Wasserstraße gegenseitig alimentieren und koordinieren können, falls diese Beziehung nicht durch eine exklusiv einseitige und untolerante Verkehrspolitik verunmöglicht wird. Und daß der Fall vorkommen kann, wo das eine dieser beiden Verkehrsmittel das andere unterstützen und ergänzen muß, haben die beiden Kriege von 1864 und 1866 deutlich gelehrt, während welcher die Eisenbahnen nicht allen Verkehrsansprüchen gerecht zu werden vermochten. Und ähnliche Ergebnisse zeigen sich auch heute, in einer Zeit, wo es doch sonst an gewissen Vorbeugungsmaßregeln im allgemeinen nicht fehlt, oft in fühlbarer Weise, indem noch jetzt während unruhiger Zeiten Wagenmangel bei den Bahnen absolut nicht zu den Seltenheiten gehört.

Kurz auf die Rechtsverhältnisse, die den Rhein als Wasserstraße berühren, eintretend, müssen wir als auch heute noch gültiges, stromrechtliches Grundgesetz die Wiener Kongreßakte von 1815 betrachten, die sich teilweise auf den von Napoleon I. geschaffenen Oktroivertrag (1804) stützt, welch letzterer nach langen Jahren bezw. Jahrhunderten der ausgesprochenen Territorialpolitik am Rheine ein Ende machte und eine einheitliche Verwaltung für die Rheinschiffahrt einsetzte und in einigen Punkten etwas freiheitlichere Grundgedanken brachte, ohne aber die zuerst in Aussicht genommene Abschaffung der Rheinzölle, die auch für die Holzflöße zur Anwendung kamen, und der Stapelrechte zur Tat werden zu lassen.

Auch auf dem Wiener Kongreß schien anfänglich der alte Partikularismus wieder die Oberhand zu gewinnen und die Verwaltung der Schiffahrt des Rheines in die Hände der einzelnen Territorien bezw. Kleinstaaten legen zu wollen, wodurch klarerweise die Fortschritte auf dem Gebiete des Verkehrswesens, welches zu Anfang des vorigen Jahrhunderts arg darniederlag, illusorisch geworden wären. Nach vielem Hin und Her gelang schließlich die Bildung einer Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und die Aufstellung modernerer Prinzipien, die allerdings noch manche Jahre hindurch mehr auf dem Papier standen, als tatsächlich zur Anwendung gelangten. Der hauptsächlichste Faktor, welcher die Kongreßakte zu einer Art Markstein

stempelte, war der, daß durch diese Akte ein stromrechtliches Grundgesetz mit völkerrechtlichem Charakter ins Leben gerufen worden.

Dieses, für die Rechte der Schweiz grundlegende und unanfechtbare Stromgesetz bestätigte nicht nur die Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein, sondern dehnte dieselbe auch auf alle Flüsse aus (Art. 109). Die Schweiz hat allen Grund, unverbrüchlich an den Grundlagen dieses Gesetzes, das eine europäische Angelegenheit bedeutet, festzuhalten und sich ihre dort verbürgten Rechte nicht antasten zu lassen, besonders nachdem unser Land bei spätern Verhandlungen nicht beigezogen, also quasi nicht als Uferstaat des Rheines betrachtet worden ist.

Wie die Wiener Kongreßakte als stromrechtliches Grundgesetz betrachtet werden kann, so bildete dann die am 31. März 1831 zu stande gekommene Rheinschiffahrtsakte eine Art Vollziehungsverordnung zu jenem Gesetz, denn erst nach dem Jahre 1831 kamen die dort stipulierten Grundsätze zur tatsächlichen Ausführung, wenn auch wieder nicht in vollem Umfange, d. h. mit endgültigem Verschwinden der Wasserzölle und Stapelrechte. Auch dieses Übereinkommen hatte, gleich frühern, mehr die Gestalt eines Kompromisses, wie die Organisation der auf dem Rheine im Jahre 1824 erstmals eingeführten Dampfschiffahrt ebenfalls auf einer Reihe von Kompromissen beruhte. Immer war es der Partikularismus bezw. die engherzige Sonderpolitik, welche der völligen Nachachtung gefaßter, vom Fortschritte getragener Beschlüsse im Wege standen. Ein nicht unwesentlicher Fortschritt, den die Konvention von 1831 allmählich zeitigte, war die Entwicklung von Differentialtarifen, wodurch der Fernverkehr Förderung erhielt.

Eine wirkliche, weitergreifende Sanierung der Rheinschiffahrt brachte dann die revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, welche endgültig und bestimmt die Aufhebung der Rheinzölle, sowie der Stapelrechte und vollständige Freiheit des Rheines von Basel bis zum Meere festsetzte und deren Beschlüsse tatsächlich auch erfüllt wurden und heute noch werden. Diese Akte schreibt in Art. 30 auch vor, daß die Rheinstrecke Straßburg-Basel noch zu korrigieren sei, welcher Bestimmung aber bis zur Stunde nicht nachgelebt worden und welche nun heute wieder einen Bestandteil der Forderungen für

Schiffbarmachung des Oberrheins bildet. Trotz ihrer unleugbaren, großen Vorteile, welche die Akte von 1868 brachte, hat dieselbe dennoch sich eines völkerrechtlichen Verstoßes zu Schulden kommen lassen, indem sie unter Ausschluß der Schweiz entstanden ist, wiewohl auch sie in ihren Grundlagen sonst auf der Kongreßakte von 1815 fußt.

Zieht man das Fazit aus den die Rheinschiffahrt berührenden Vorgängen des 19. Jahrhunderts bis und mit dem Jahre 1868, so wird man zu dem Schlusse kommen, daß die damalige Geschichte jener Schiffahrt ein Ringen und Kämpfen von Fortschritt und Rückschritt oder Stillstand war, aus welchem Kampfe schließlich die Politik der Gesamtheit den Sieg davontrug gegen die Sonderpolitik. Und der Kampf um die Eisenbahnen war großenteils nichts anderes als ein Kampf um die Rheinzölle und Stapelrechte.

Die revidierte Rheinschiffahrtsakte von 1868 hat denn auch für den Wasserstraßenverkehr auf dem Rhein einen enormen Aufschwung bewirkt und darf der Güterverkehr auf jenem Strome, wie ihn beispielsweise das Jahr 1912 mit rund 100 Millionen Tonnen für die deutsche Stromstrecke aufweist, als gewaltige Leistung betrachtet werden.

Daß nun in neuester Zeit die Schiffbarmachung auch des Oberrheins von Basel bis zum Bodensee immer aktueller zu werden beginnt, ist nicht zu verwundern in Anbetracht der Wichtigkeit des Rheins als Verkehrsmittel und namentlich auch als bequemer Transitweg für Massengüter, sowie hinsichtlich des allgemein offen zutage tretenden Strebens nach billigen Transportkosten, welch letzterer Tendenz die Eisenbahnen ohne eigenen Nachteil kaum mehr überall gerecht zu werden vermögen.

Bevor nun die wirtschaftlichen Motive, die den Bestrebungen für Schiffbarmachung des Oberrheins zugrunde gelegt werden, in einigen knappen Zügen tangiert und anschließend daran der Einfluß der Rheinwasserstraße auf die Interessen der Holzproduktion bezw. des Holzhandels gestreift werden, sei in nachfolgendem Kapitel der Holztransport resp. Holzverkehr auf dem Rheine kurz berührt.