Neue Situation für den Schifffahrtsausbau Basel-Bodensee

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **30 (1938)**

Heft 5-6

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-922168

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Neue Situation für den Schiffahrtsausbau Basel-Bodensee

Der Anschluss Oesterreichs an Deutschland bleibt nicht ohne weittragende Folgen für Handel und Verkehr Europas. Auch in den Verkehrsplänen tritt eine Neuorientierung ein, das Projekt der Rheinschiffahrt zum Bodensee nicht ausgenommen. Es ist am Platze, sich darüber Rechenschaft zu geben.

Mit dem Hinweise, dass es nicht Anstösser an die geplante Baustrecke Basel—Konstanz sei, hat sich das frühere Oesterreich an der bisherigen Projektierung der Wasserstrasse nicht aktiv beteiligt. Oesterreich ist nie als Initiant der Rheinschiffahrt Basel—Bodensee aufgetreten, und trotzdem waren seine Interessen daran sehr bedeutend. Die Vorteile, die es zu erhoffen hatte, lagen einmal in den durch die Schiffahrt erreichbaren Frachtersparnissen, deren günstige Wirkung nachweisbar über den Arlberg hinausreichen wird. Der Anschluss an die Rheinschiffahrt mit billigem Frachtenwege und eigener Fahrt ab und zu den holländischen und belgischen Seehäfen hätte dem Lande ferner eine gute Stütze gegeben im Tarifkampfe gegen die deutschen Reichsbahnen ab und nach Hamburg und Bremen. Die Rheinschiffahrt wäre für Oesterreich ein Pfeiler der wirtschaftlichen Unabhängigkeit geworden. Die Verhältnisse lagen ähnlich, wie für die Schweiz. Die österreichischen Bundesbahnen hätten ab Bregenz von langen Fahrstrecken profitiert; der Rhein wäre wichtiger Zuträger zum Arlberg geworden. Ohne viel eigenes Zutun hätte Oesterreich aus den Anstrengungen der Schweiz und Deutschlands die besten Früchte geerntet. Es hätte nur zu gewinnen, und mit Rücksicht besonders auf seine Bahnen nichts zu riskieren und zu verlieren gehabt.

Es ist klar, dass diese Situation weder von der Schweiz noch von Deutschland übersehen wurde. Eine starke Zurückhaltung der deutschen Reichsbahn gegenüber Basel—Bodensee erklärte sich aus der Begünstigung der österreichischen Bahnen auf Kosten der deutschen Schienenstränge. Die Lage ist heute vollständig anders geworden. Für die Reichsbahn entfällt ein Grossteil der Konkurrenzgefahr, da es keine österreichischen, sondern nur noch deutsche Bahnen gibt. Deutschland wird in der Lage sein, seine Seehafen-Ausnahmetarife ab Hamburg und Bremen bis in die österreichischen Alpentäler hinein wirken zu lassen. Die Schaffung einer eigenen österreichischen Rheinflotte hat keinen Sinn mehr. Die Vorteile des österreichischen Verkehrzuwachses auf dem Rhein werden in der Hauptsache auf Deutschland übergehen.

Aber nicht nur die Bedenken sind gefallen, die Deutschland bisher im Hinblick auf Oesterreich noch gegen den Rheinausbau haben konnte, vielmehr hat der Anschluss die Wünschbarkeit der Rheinschiffahrt Basel—Bodensee erheblich gesteigert. Deutschland muss sich seine alpine Südprovinz heute wirtschaftlich nicht nur angliedern, sondern eingliedern. Deutschland hat sich als wirtschaftlicher Helfer Oesterreichs erklärt. Bei dem sich daraus unzweifelhaft anbahnenden Austausche grosser und gesteigerter Mengen von Rohstoffen und Halbfabrikaten (Kohle, Erze, Holz, Düngestoffe, Magnesit, Chemische Erzeugnisse, aber auch Nahrungsmittel) zwischen dem deutschen Westen und Oesterreich sind billige Rohstoffwege das beste Mittel hiezu. Zielpunkte der südwärtigen deutschen Verkehrspolitik werden nicht mehr allein Ausgburg, München, Passau sein, sondern die Eingänge ins Land Oesterreich. — Bereits sind zu Gunsten des rascheren Ausbaues der Rhein-Main-Donau-Wasserstrasse wichtige Entscheidungen gefallen. Der Neckar wird in der anzustrebenden Verbindung mit Oesterreich nicht vieles zu bieten haben, da seine Verkehrslinie an verhältnismässig ungünstiger Stelle in den Donauraum austritt. Günstiger aber steht der Oberrhein da, der nunmehr als unbestreitbar bester und billigster westlicher Zugang zu Deutsch-Oesterreich eine hervorragende Bedeutung erhält, verbunden mit dem grossen Vorteile, dass die Verwirklichungsmöglichkeit des Planes weitgehend gegeben ist.

Mit Sicherheit ist anzunehmen, dass das Interesse Deutschlands an der Rheinschiffahrt Basel—Bodensee durch die politische Umgestaltung gehoben, wahrscheinlich entscheidend gesteigert wird. *Kr.*

Mitteilungen aus den Verbänden

Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband.

Protokoll der 27. ordentlichen Hauptversammlung
vom 2. Juni 1938 in Zürich.

Traktanden: 1. Protokoll der 26. ordentlichen Hauptversammlung vom 17. September 1937 in Rapperswil. 2. Geschäftsbericht und Rechnungen pro 1937. 3. Bericht der Kontrollstelle. 4. Wahl der Kontrollstelle. 5. Verschiedenes.

Anwesend sind zirka 50 Mitglieder.

Vorsitzender: Ständerat Dr. O. Wettstein, Präsident.

1. Das Protokoll der 26. ordentlichen Hauptversammlung vom 17. September 1937 in Rapperswil wird ohne Bemerkungen genehmigt.

2. Geschäftsbericht und Rechnungen pro 1937. Der Vorsitzende referiert. Der Jahresbericht 1937 konnte wieder etwas umfangreicher gehalten werden. Die allgemeinen