

**Zeitschrift:** Rorschacher Neujahrsblatt  
**Band:** 32 (1942)  
  
**Artikel:** Unsere Rheinschiffahrts-Pläne  
**Autor:** Krucker, H.,  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-947717>

### **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:** 16.01.2026

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

# UNSERE RHEINSCHIFFFÄHRTS-PLÄNE

VON DR. H. KRUCKER

Und wieder einmal meldet sich in den schönen Jahreshften Rorschachs die Rheinschiffahrt zum Wort. Wer würde sich dabei nicht erinnern an die nun auch schon bald wieder zehn Jahre zurückliegende, für Rorschach und die Ostschweiz einzigartig gewesene Schiffahrtsausstellung 1933? Die Ueberraschung, die jene Ausstellung weit herum geboten hat, lag in einer überwältigenden Kundgebung und Zustimmung des ganzen Rheinstromgebietes zum Plane der Schiffahrt Basel-Bodensee. Man kam nicht los vom Gedanken, daß es sich dabei um eine, sagen wir nicht gerade die halbe Welt, aber doch halb Europa interessierende Frage handle. Im Mittelpunkt der Ausstellung standen die Darstellungen über die damals erst in Angriff genommene, seither zum großen Erfolge gebrachte Rheinregulierung Straßburg-Basel, und standen die Pläne für den der Ostschweiz geltenden Ausbau des Rheinabschnittes Basel-Bodensee. Es handelte sich um die eingehend durchgearbeiteten Entwürfe der badischen Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe und des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes.

Was ist weiter gegangen? Als wichtigstes Faktum erwähnen wir die offizielle Stellungnahme und Forderung unseres nördlichen Nachbarn, daß der Rhein nunmehr nach Fertigstellung der Regulierung bis Basel auch dem Verkehr zum Bodensee zu erschließen sei. Deutschland hat 1938 von der Schweiz die Aufnahme der *Ausführungsverhandlungen* gewünscht, und die Schweiz ist schon vor dem Kriege durch ihre Amtsstellen in die technischen und wirtschaftlichen *Abschlußarbeiten* darüber eingetreten. Die Schweiz hat es erfaßt, daß sie die Oberrheinfrage nicht einfach nach ihren eigenen Gesichtspunkten und kleinräumigen Bedürfnissen, losgelöst von den Interessen des Auslandes und von allem übrigen, früheren und späteren Geschehen am Rhein bis zum Meer, betrachten und behandeln darf. Man sieht heute Zusammenhänge und anerkennt *Verbundenheiten*, welche die Schweiz als Rheinufer-

staat nun einmal auch gegenüber der Gesamtbewirtschaftung des Stromes eingegangen ist und welche an zu einseitige Berücksichtigung einzelner Sonderinteressen unseres Landes nicht mehr denken lassen. Die Besinnung geht heute auch daraufhin, daß die Schweiz schließlich nur durch die europäische Zusammenarbeit zu jenem Verkehrslande geworden ist, das sie sich zu sein rühmt. Weniger denn je kann sich unser Land dieser Zusammenarbeit entziehen. Das Einsehen ist da; es ist da in Basel und bei den Bundesbahnen, sodaß eine prinzipielle Gegnerschaft zur Ausführung des Planes Basel-Bodensee kaum mehr besteht. Wenn noch Zweifel darüber vorhanden waren, so hat sie der Chef des eidg.

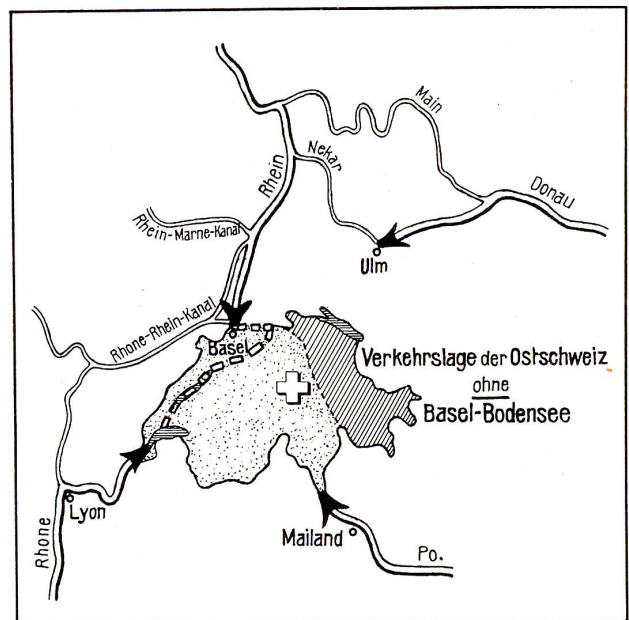


Abb. 1.

Heute ist mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß ebenfalls obere Rhone und Po der Schiffahrt erschlossen werden. Ohne Ausbau Basel-Bodensee würde auch die Verbindung zur Donau unterbleiben. Die Ostschweiz und das ganze Bodenseegebiet kämen in eine undenkbbare Verkehrslage.



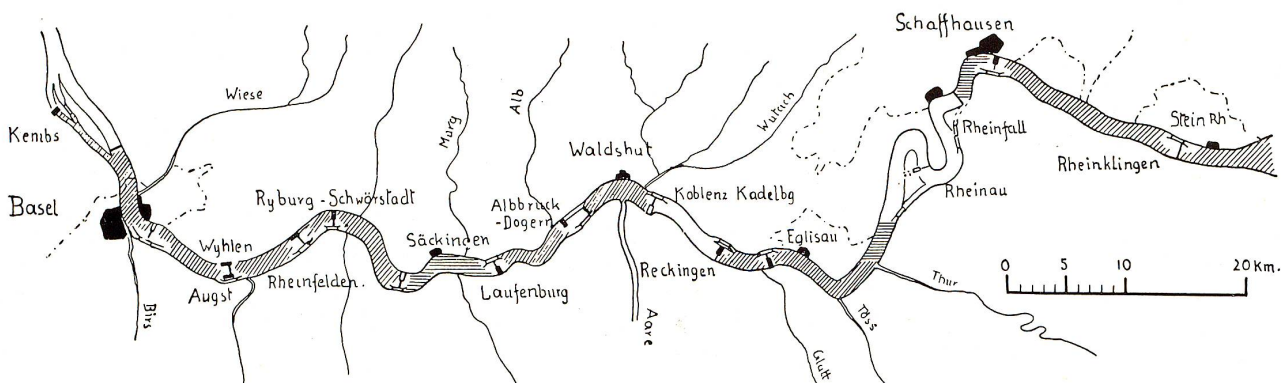


Abb. 2.

— Kraftwerke gebaut; □ Kraftwerke geplant; ||| Schleusen geplant; (erstellt in Augst-Wyhlen); schrägt schraffiert: bereits schiffbare Strecken; horizontal schraffiert: Rheinabschnitt Säckingen, für welchen die noch erforderliche Kraftwerksanlage zum Ausbau nach dem Kriege vorbereitet ist. Das Gleiche gilt heute auch für Rheinau. Thurmündung bis Rheinau und Rheinfallumgehung sind von der Schifffahrt allein auszubauen; event. kommt für Koblenz ein Vorausbau der Schifffahrt in Betracht.

Post- und Eisenbahndepartementes, Herr Bundesrat Celio am 1. Juli 1941 in St. Gallen durch ein offenes und zuversichtliches Bekenntnis zur Sache zerstreut. — Diese neue Beurteilung stellt den wichtigsten Erfolg dar, den wir hier verzeichnen möchten.

Der zweite Erfolg liegt darin, daß die 1938 aufgenommenen umfassenden technischen *Neustudien der Wasserstraße* heute ebenfalls *abgeschlossen* sind. Was vorliegt, sind die beidstaatlich amtlich genehmigten allgemeinen *Bauprojekte* der Schifffahrt. Die Projekte — und das ist gegenüber andern Wasserstraßen-Programmen der Schweiz ihre große Chance — sind der Arbeitsbeschaffung der beiden Staaten in dieser Form nach dem Kriege sofort greifbar. Die Rhein-Bodensee-

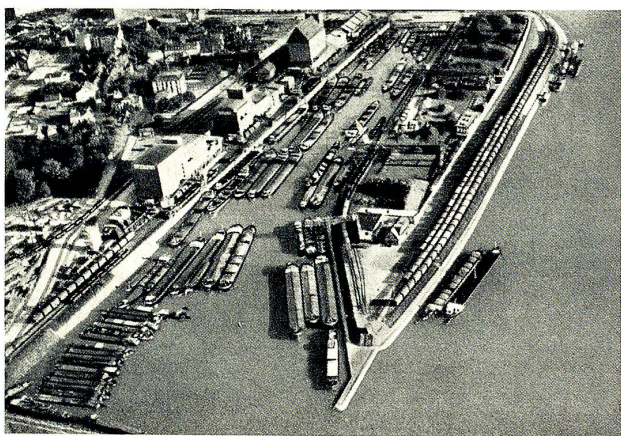


Abb. 3.

Flugbild des Hafens Klein-Hüningen (Basel) 1937.

schifffahrt steht im eidg. Arbeitsbeschaffungs-Programm mit an vorderster Stelle. Durch die Neubearbeitung sind nicht nur alle technisch diskutierbaren und diskutierten Varianten der einzelnen Stufen abgeklärt, sondern es ist auch die strittige Frage lösbar geworden, ob der Ausbau nur für Motorschiffe zu erfolgen habe, oder aber auch für die in der Fahrt nach Basel überwiegend verwendeten Schleppschiffe. Desgleichen sind die Vorschläge, die der schweizerische Heimatschutz für eine, die Halbinsel und das Kloster Rheinau, den Rheinfall und Schaffhausen abschneidende Tunnellinienführung durch den Kohlfirst gemacht hat, in einer gründlichen Sonderbegutachtung behandelt. Die Ergebnisse sind derart, daß der Entscheid den verantwortlichen Stellen des Bundes und der Kantone nicht mehr schwer fallen wird. Die Schifffahrt wird durch Kanäle und kurze Kanaltunnels linksufrig Rheinau und Rheinfall vorbei geführt. Der Rheinfall bleibt durch die Umgehung mit einem 500 m langen Kanaltunnel in seiner ganzen Schönheit erhalten.

An der Verwirklichung der Rhein-Bodenseeschifffahrt nach dem Kriege ist heute kaum mehr zu zweifeln. Die Inangriffnahme des großen Verkehrswerkes wird Tür und Tor aller Werkstätten öffnen. Hunderten von Köpfen und tausenden von Armen wird Arbeit geboten, auf den Bauplätzen, in technischen und kaufmännischen Bureaux, in Rohmaterialbetrieben (Zementwerken, Steinbrüchen), im Holzgeschäft, im Eisenbau, im Maschinenbau, im Materialtransport etc. Die Verkehrsanstalten werden befruchtet werden. Den regionalen und lokalen Behörden stellen sich neue und verantwortungsvolle Aufgaben einsichtiger Dispositionen für





Abb. 4.

Rheinkähne an der Umschlagsstelle in badisch Rheinfelden  
(20 km oberhalb Basel)

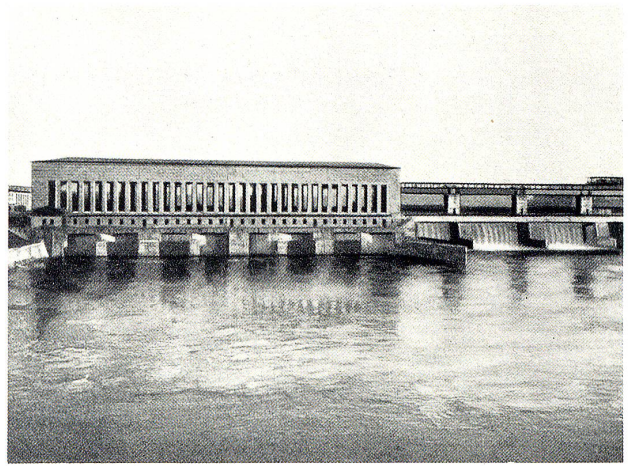


Abb. 5.

Rheinkraftwerk Ryburg-Schwörstadt.

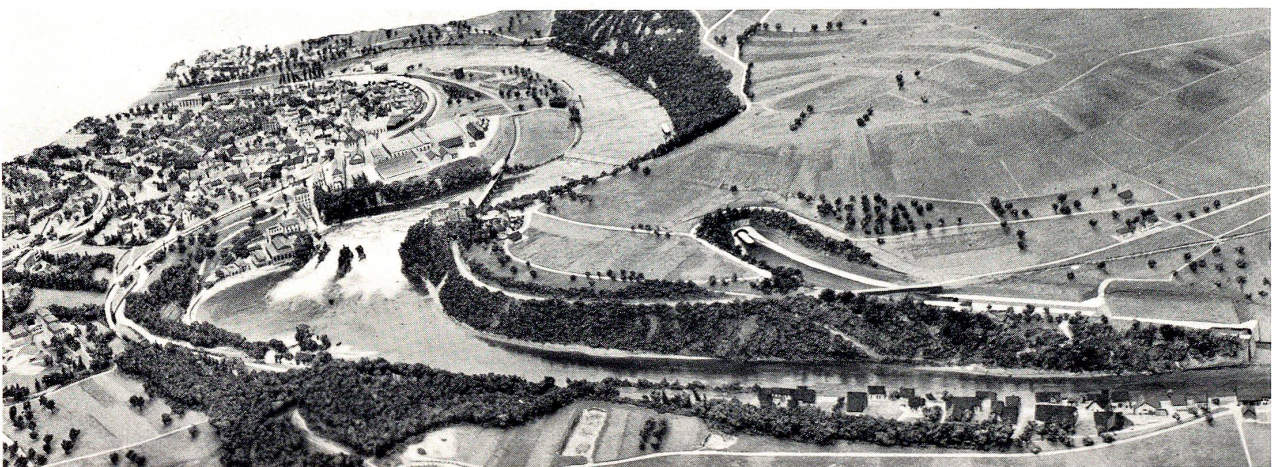
Bauzeit und Zukunft. Es ist heute schon am Platze, daß man sich das Kommende vergegenwärtigt und sich darauf vorbereitet. Die meisten der Oberrhein- und Seegemeinden haben ihre früheren Studien über Umschlagsstellen wieder aus den Schubladen herausgeholt, um sich Rechenschaft zu geben, was davon heute noch brauchbar ist. Auch hier sind Neubearbeitungen im Gange.

Welches soll der *wirtschaftliche Effekt* sein, welches der *Nutzen*, der zu erwarten ist? Wir wollen die schöne Jahresmappe Rorschachs nicht zum Rechenbuch machen; das um was es geht, kann auch sonst gesagt werden.

Die *schlechte und immer noch ungünstiger werdende Verkehrslage* der äußern Ostschweiz ist sprichwörtlich geworden. Wir haben keine Industriegruppe und kein bedeutenderes industrielles Unternehmen in der Ostschweiz, das die Rhein-Bodenseeschifffahrt nicht herbeiwünschen würde. Von überall her, auch von jener Seite, die sich beruflich mit dem industriellen Neuaufbau unserer Landesgegend abzugeben hat, liegen so viele eindeutige und dringende Zustimmungen zur Rhein-Bodenseeschifffahrt vor, daß sich daraus nur *eine Ueberzeugung* formt, diejenige von der *Notwendigkeit* des Anschlusses an die Rheinfahrt. Was soll man denn sonst

Abb. 6.

Umgehung des Rheinfalles durch einen 500 m langen Schifffahrtstunnel. Im Bilde rechts vorne beide Schleusen (gekuppelt) und untere Ausmündung des Kanals in den Rhein. Nach neuester Bearbeitung kommen die Schleusen ganz nach Dachsen hinunter zu liegen.





dazu sagen, wenn sich bestehende ostschweizerische Kohlenfirmen an den neuen Basler Hafenanlagen beteiligen, ihr Interesse also dorthin zu verlegen beginnen, wenn die Müllerei-Industrie in direkter Verbindung mit der Rheinschiffahrt (Uebernahme offenen Gutes aus dem Rhein) in Basel viel bessere Konkurrenzbedingungen vorfindet, als irgendwo anders? Wie soll man das auffassen, wenn vor dem neuen Kriege 75 bis 80 Prozent der Mineralöl-Einfuhr über Basel in die Schweiz herein gekommen sind, wenn das (man denke nur an Rorschach selbst) einst so blühende Holzgeschäft sich im wichtigen Importe nordischer und überseeischer Hölzer in Basel zu konzentrieren beginnt? Sind wir so sicher, daß sich der Handelsverkehr unseres Landes gegen Osten zu, von dem die Ostschweiz in mehrfacher Beziehung Nutzen zog, wieder für uns auftun wird? — Es gab eine Zeit, in der Mannheim dank der Rheinschiffahrt sich den Haupthandel und die Hauptindustrie des gesamten deutschen Südens inkorporierte. Die Entwicklung Südbadens und des deutschen Bodenseegebietes überhaupt hat an der wirtschaftlichen und der verkehrspolitischen Vormacht dieser Rheinhafenstadt gelitten. Das Beispiel ist eine Warnung für die Schweiz.

Und fassen wir es klar auf, was bis heute zu wenig deutlich ausgesprochen wurde, daß die Ostschweiz im gesamten Verkehrswesen in einen toten Winkel sondergleichen versetzt ist. Die Ostschweiz ist im *Transit*-verkehr auf die Seite gestellt; dies erst recht, nachdem auch der Trajektverkehr über den Bodensee zum Erliegen gekommen ist. Unsere Landesgegend spielt auch in der Vermittlung des *Außenhandels* eine nebensächliche Rolle. Sie ist ferner im *Binnenverkehr* mit dem Hauptwirtschaftsgebiete der Schweiz durch ihre periphere Lage in empfindlichen Nachteil gesetzt. Industrie und landwirtschaftliche Produktionen des st. gallischen Rheintales zum Beispiel haben durch ihren langen Umweg ein Maximum der Verungünstigung zu tragen. Der Verkehr in das der Ostschweiz wirtschaftlich früher so verbundene *Vorarlberg* ist mit ganz unbestimmter Zukunft sistiert. Ist da der zunehmende Bevölkerungs-

verfall der Ostschweiz zu verwundern und hat er nicht seine bedenklichen Folgen auf die Möglichkeit oder Unmöglichkeit der Erfüllung kultureller Aufgaben von Kantonen und Gemeinden? Die heutige Zeit mit ihrer Rüstungsanstrengung und ihren militärischen Aufträgen mag da und dort noch über den Graben hinweghelfen. Nach dem Kriege liegt er aber offen vor uns. Niemand der sich in Verkehr und Wirtschaft umschaute, kann daran zweifeln, daß die Ostschweiz einer Besserstellung im Verkehr als universeller Grundlage des Handels und der Wirtschaft bedarf. Niemand kann dabei aber übersehen, daß es gerade die sich uns heute förmlich anbietende Rhein-Bodenseeschiffahrt ist, die wir gebrauchen. Seien wir glücklich, solche Hilfe in der Nähe zu haben. Es ist gar kein Zufall, daß das Programm des Rheinausbaues Basel-Bodensee durch drei Jahrzehnte allen politischen Veränderungen, allem Wechsel der Regierungen unserer Nachbarländer, allen alten und neuen Zwangsgeleisen der Wirtschaft zum Trotz an Bedeutung nicht nur nichts verloren, sondern immer mehr gewonnen hat. Der Gedanke der Rhein-Bodenseeschiffahrt, der vor mehr als 30 Jahren in engstem und vertrautem Kreise Rorschachs und Umgebung erstmals diskutiert und nachher durch den Nordostschweizerischen Schiffsahrtsverband in die Öffentlichkeit getragen worden ist, ist zu wahr und zu bedeutsam, als daß er nicht alle in der Zeit gelegenen Hemmnisse hätte überwinden können. Heute ist er zur vollen Reife gediehen und heute rechnet die ganze Schweiz, rechnet Deutschland, rechnet Europa mit der Rhein-Bodenseeschiffahrt als etwas nahe Bevorstehendem, — denn:

der Rhein ist ein gar wichtiger Fluß,  
für den, der transportieren muß,  
er trägt das Gut zu Berg, zu Tal,  
und was die Hauptsach' jedesmal,  
die Wasserfahrt spart manchen Franken,  
das gibt zu denken und zu danken.  
Man bringt es nicht mehr aus dem Sinn:  
Die Rheinschiffahrt schafft den Gewinn.

## ALBERT ANKER

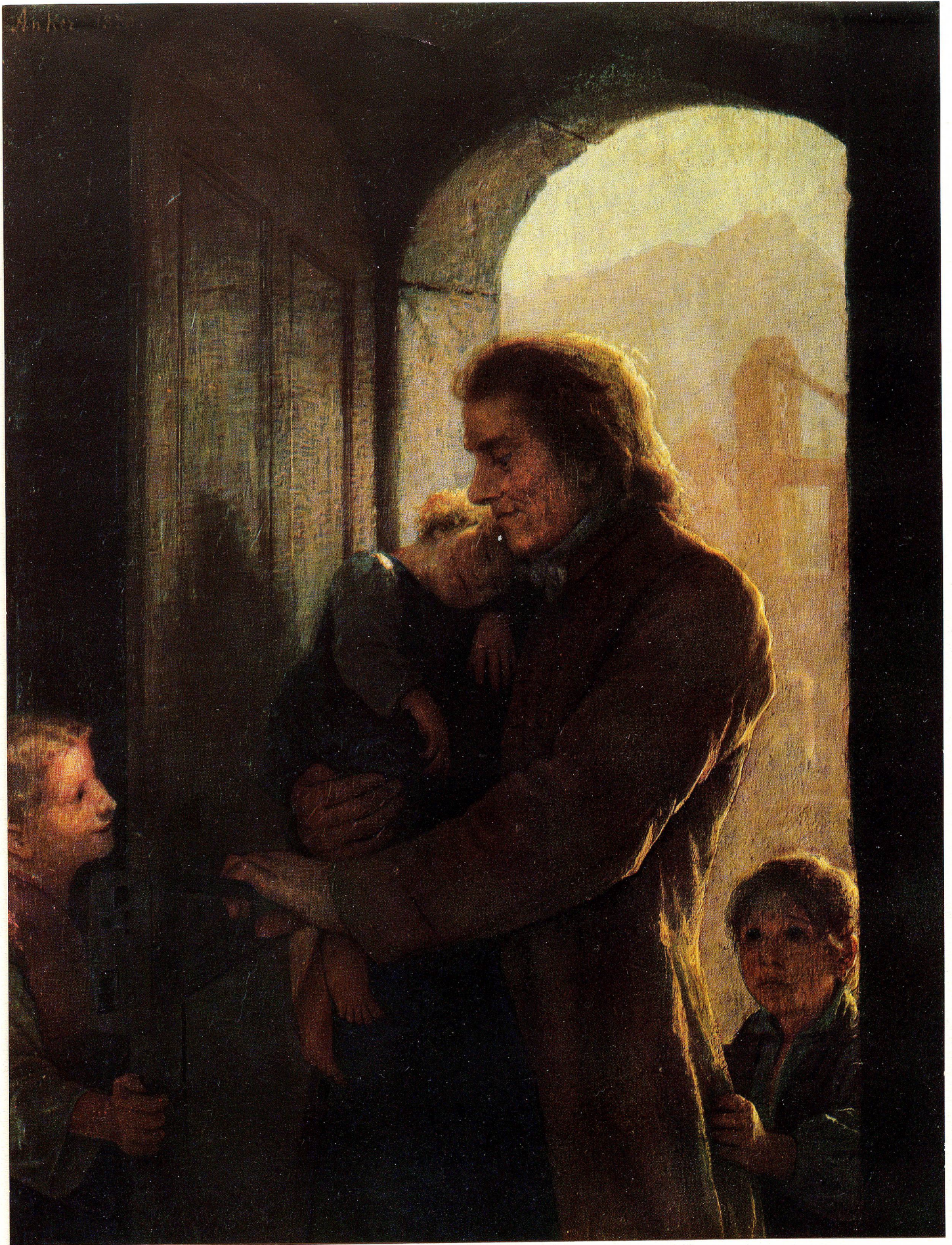
Sechs farbige Wiedergaben seiner Werke

mit einer Einführung von Eduard Briner, Zürich  
Preis der vornehm ausgestatteten Mappe Fr. 8.—

RASCHER VERLAG ZÜRICH

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und Kunsthandlungen





Albert Anker: Heinrich Pestalozzi und die Waisenkinder in Stans.

Farben-Offsetdruck der Buch- und Offsetdruckerei E. Löpfel-Benz, Rorschach

Aus einer Anker-Mappe des Rascher-Verlages, Zürich.