Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift

Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz

Band: 1 (1921-1922)

Heft: 9

Artikel: Der Kampf um den "freien Rhein"

Autor: Schneider, Friedrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-328186

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: 20.11.2025

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

Der Kampf um den "freien Rhein".

Von Friedrich Schneider.

I.

Seit Wochen tobt in einem Teil der bürgerlichen Presse der Rampf um den "freien Rhein". Es werden gegen die kapita= listische Obrigkeit Töne angeschlagen, die einem sozialistischen Blatt wohl anstehen. Mit einer Interpellation des Basler Ingenieurs Gelpke im Nationalrat wurde der Feldzug eröffnet und seither in vielen Volksversammlungen weitergeführt. Die mit starken Mitteln arbeitende Propaganda hat eine deutliche Spike gegen den Bundesrat. Mißtrauen gegen die oberste Landesbehörde ist die Triebfeder. Aber nicht nur Gelpke und seine Alnhänger sind in Bewegung. Auch die Behörden wurden von einer lebhaften Unruhe ergriffen, die bereits zu einer Demarche der Basler Regierung beim Bundesrate führte. Im Rerne handelt es sich in diesem Kampf um ein wirtschaftliches und verkehrspolitisches Problem, das aber in unserer Zeit der Umwertung aller Werte zu einer hochpolitischen Angelegenheit geworden ist. Bisher hat die Arbeiterpresse der Frage nicht viel Aufmerksamkeit geschenkt, tropdem es sich um Dinge handelt, die auch der schweizerischen Arbeiterschaft nicht ganz gleichgültig sein können. Sandelt es sich doch darum, ob die Wirtschaft unseres Landes noch mehr in Abhängigkeit geraten soll als bisher. Nicht die natürliche Abhängigkeit von der Weltwirtschaft ist gemeint, deren Regelung auf sozialistischer Basis der Inhalt des Rampfes der klassenbewußten Arbeiterschaft ist. Verstanden ist darunter die Anhängigkeit von Frankreich, das durch den Krieg zur kontinentalen Vormacht geworden ist und diese Stellung mit allen Mitteln zu festigen sucht. Wenn auch die lärmende Propaganda gewisser Kreise etwas gemacht erscheint, weil sie sonst die getreuen Handlanger des Bundesrates find, so kann man doch aus ihr die Befürchtung herauslesen, daß der Bundesrat nicht über die nötige Festigkeit verfüge, um fremde und die wirtschaftlichen Interessen des Landes schädigende Zumutungen zurückzuweisen.

Zuerst ist es nicht ganz überslüssig, die unmittelbaren Ursachen des akuten Stadiums des Rampses darzulegen. In der internationalen Zentralkommission für Rheinschiffsahrt, in der alle Unwänderstaaten vertreten sind, hat die Schweiz zwei Delegierte mit ihren Experten. Das Mandat als erster Delegierter übte bis vor kurzem der frühere Bundesrat C a l o n d e r aus. Nach übereinstimmendem Urteile aller Renner der Vorgänge hat er seine Aufgabe gut erfüllt. Mit Festigkeit habe er die unberechtigten Unsprüche Frankreichs zurückgewiesen. Wie

weit das auf seinen alten Spahn mit der Entente zurückzuführen ist, die durch ihr Verhalten in der Frage: schweizerische Neutralität und Völkerbund, seinen Rücktritt aus dem Bundesrat auf dem Gewissen hat, entzieht sich unserer Kenntnis. Plöglich wurde bekannt, daß Calonder dem Bundesrat seine Demission als Mitglied der Zentralkommission eingereicht habe. Nach der Meinung der einen soll dieser Schritt darauf zurückzuführen sein, daß der Bundesrat den Standpunkt der schwei= zerischen Delegation gegen die Bestrebungen nicht genügend stütze. Andere wollen darin lediglich einen Ausfluß der Calonder= schen Steckföpfigkeit erblicken. Mag dem sein, wie ihm wolle, Tatsache ist, daß zwischen dem Bundesrat und Calonder Differenzen bestehen, die bisher nicht behoben werden konnten. Ohne viel zu tun, um die Demission Calonders rückgängig zu machen, ernannte der Bundesrat an seine Stelle den neuen Abteilungschef im Eisenbahndepartement Dr. Herold. Der Mann soll in Eisenbahnfragen eine Autorität sein. Es wird aber von ihm nicht erwartet, daß er die bisherige Rheinpolitik weiterführe.

Diese Vorgänge ließen den Verdacht berechtigt erscheinen, daß der Bundesrat selbst seinen Standpunkt in der Richtung einer größeren Willfährigkeit Frankreich gegenüber, än dert habe. Eigenartig ist auf jeden Fall das bundesrätliche Vorgehen. Während sich der Bundesrat in der Zonenfrage rühmte, immer in enger Verbindung mit den Genfer Vehörden gestanden zu haben, fand er es nicht für nötig, die Basler Regierung vor der Ernennung Serolds zu begrüßen, trothem es sich um eine Sache handelt, die Basels Schiffahrtsinteressen außerordentlich stark tangieren. Je nach der Beilegung der Differenzen zwischen Frankreich und der Schweiz, wird die Rheinschiffahrt eine Zukunft haben oder nicht. Das alles verstärkte den Eindruck, daß eine Alenderung der Rheinpolitik beabsichtiat sei. Dazu kommt, daß sich in einer Konferenz Bundesrat Motta dahin ausgesprochen haben soll, die Schweiz habe den Versailler Friedensvertrag anerkannt, aus deffen Artikel 358, der Frankreich das ausschließliche Nugungsrecht auf den 183 Rm. langen Stromlauf Basel = Lauterburg (pfälzische Grenze) einräumt, dieses Land den gleichen Unspruch auf den internationalen Rhein ableitet, wie auf irgend ein anderes unter französischer Oberhohheit stehendes Territorial= gewässer. Diese Vorgänge mußten in jene Kreise Aufregung tragen, die in der Erhaltung des Rheines als internationalem Gewässer, die Voraussetzung für die schweizerische Schiffahrt sehen und zwar um so mehr, als der gegenwärtige Bundesrat täglich beweist, daß er ängstlich bemüht ist, seine Politik nach den Wünschen der französischen Machthaber zu richten.

Um was handelt es sich sachlich? Durch die Wiener Rongreßakte von 1815 und die Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 ist der Verkehr auf dem Rheine völkerrechtlich geschüßt, er untersteht also nicht der Gesetzgebung der Anwänderstaaten. Er kann also rechtlich nicht durch gesetzgeberische oder Verwaltungs= maßnahmen eingeengt oder unterbunden werden. Technische Einbauten, die ein Sindernis für die Schiffahrt bedeuten, dürfen nicht vorgenommen werden. Diese grundsätliche Regelung wurde nun allerdings durch den bereits erwähnten Artikel 358 des Versailler Vertrages zugunsten von Frankreich etwas verschoben und damit die Bewegungsfreiheit der Schweiz, soweit der Abschnitt Basel—Straßburg des Oberrheins in Frage kommt, stark eingeengt. Das Bestreben Frankreichs geht nun dahin zugunsten des elfässisch-französischen Ranalneges, der französischen atlantischen und mittelländischen Seehandelspläße, der elfässischen Landwirtschaft (Bewässerung aus dem Rhein) und der elfässischfranzösischen Industrie (Wasserkraftgewinnung aus dem Rhein) die Vedeutung des völkerrechtlich geschützten Verkehrs auf dem Rhein so herabzumindern, daß daß natürliche Lleber= gewicht der englischen, belgischen und hol= ländischen Nordseehandelspläte auf dem vom Rhein erschlossenen zentraleuropä= ischen Marktgebiet ausgeschaltet würde. Frankreich will nicht das Strombett des Rheines durch eine Regulierung für das ganze Jahr schiffbar machen, weil seinen Iwecken der völkerrechtliche Schutz dieses Stromes entgegensteht. Es strebt den Bau eines Seitenkanals von Basel bis Straßburg an, durch den die Schiffe geschleust werden sollen. Daß dieser Standpunkt zu einer großen Gefahr für die schweizerische Schiffahrt werden muß, wird auch dem Laien klar, wenn er die Verkehrsmöglichkeiten auf dem "freien Rhein" mit denen des kanalisierten Stromes vergleicht. Der Vergleich zeigt auch, daß ein Sieg des französischen Standpunktes, das gesteckte Ziel, die Beseitigung der Bedeutung der Nordseehandelspläte, die sie für das zentraleuropäische Wirtschaftsgebiet durch den "freien Rhein" erhalten, erreicht werden kann.

Gelpke, der zweifellos in der Rheinschiffahrt eine Autorität ist, trop seiner verstiegenen Ansichten auf anderen Gebieten, sagt in einem Memorial,*) daß seit 100 Jahren zum erstenmal das Prinzip des freien Verkehrs auf internationalen schiffbaren

^{*)} Abgedruckt in "Die Rheinquellen", Jahrgang 1920, Nr. 1—3. Wir verweisen für weitere Einzelheiten auf diese Zeitschrift, der wir das Material zu unserem Artikel enknahmen.

Strömen Gefahr laufe umgestoßen zu werden. Die gewaltigste natürliche Vinnenhandelsstraße des europäischen Festlandes, der Rhein, welcher das verkehrsreichste Seehandelsbecken, die füdliche Nordsee, mit Zentraleuropa und den Alpenländern verbindet, soll in der 129 Rm. langen südlichen Endetappe Straßburg—Basel des 828 Rm. umfassenden Rheinlaufes Rotterdam—Basel regionalen Sonderinteressen geopfert werden. Un Stelle des "freien Rheines" foll ein rund 120 Rm. langer schleusenreicher kombinierter Rraft-, Bewässerungs- und Schifffahrtskanal treten. Damit soll der Wechselverkehr zwischen London, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam einerseits und Basel, dem Verkehrsbrenn- und Sammelpunkt des mitteleuropäischen Gebietes anderseits, von der freien, schleusenlosen, beliebig verkehrssteigerungsfähigen internationelen Rheinwasser= straße auf ein künstliches Territorialgewässer mit acht bis zehn Schleusenstufen ausgestattet, übertragen werden. Gelpte meint ferner, daß der Einwand der relativ so gefällsstarke Stromlauf (mittleres Gefälle zwischen Vasel und Straßburg 0,87%) eigne sich vorzüglich für hydraulische Energiezwecke, sei insofern nicht stichhaltig, als zwischen Schaffhausen und Basel im von Natur unschiffbaren Rheinlauf sich mit den halben Kosten noch 455,000 Pferdekräfte gewinnen ließen. Es fehle Frankreich übrigens nicht an zur Kraftausbeutung ausnütharen Gewässern. Ohne Einbezug des Rheines hätten forgfältige Studien ergeben, daß in den französischen Wasserläufen noch eine Kraftreserve von über 9 Millionen Pferdestärken stecken. Bis jest war Straßburg eigentlicher Endumschlagshafen des Oberrheines. Es ist deswegen nicht verwunderlich, daß von elsässischer Seite das Kanalprojekt poussiert wird. Man weiß gut genug, daß damit der Basler Safen nie jene Bedeutung bekommen wird, die er als Endpunkt des schiffbaren Stromes von der Nordsee bis zum Vasler Knie von Natur aus verdient.

III.

Es ist festzustellen, daß gegenwärtig schon der offene Rhein von Vasel bis Straßburg als ein für die Großschiffahrt geeignetes Gewässer betrachtet werden muß. Er kann an 180 bis 200 Tagen des Jahres mit Schleppdampfern bis zu 1400 Pferdekräften und Lastkähnen bis zu 1300 Tonnen Tragvermögen bis Vasel befahren werden. Seit dem Jahre 1905 sind von Rotterdam bis Vasel und in umgekehrter Richtung über eine halbe Million Tonnen Güter bei nicht sehr rationell arbeitenden Umschlagseinrichtungen im Vasler Hafen St. Johann befördert worden. In den Jahren 1913 und 1914 erreichte der Verkehr je etwa 100,000 Tonnen. Vei einer Verbesserung der Vasler Umschlagseinrichtungen, recht-

zeitige und richtige Deffnung der Schiffbrücken, Offenhaltung des Fahrwassers durch Baggerungen könnte der Jahresverkehr in Baselschon eine Million Tonnen erreichen. Daraus ist zu schließen, daß der offene Rhein von Natur aus für die Schiffahrt günstig ist.

Aus diesen Gründen muß von wirtschaftlichen und verkehrs= politischen Gesichtspunkten aus die Ranalisierung abgelehnt und die Regulierung des Rheines durchgeführt werden. Nicht nur die Schiffahrtsinteressen der Schweiz diktieren einen solchen Standpunkt. Mit Ausnahme Frankreichs, das seine Interessen vermeintlich durch die Ranalisierung gewahrt sieht, ist die Regulierung des offenen Rheins für alle an der Rheinschiffahrt interessierten Staaten vorteilhafter. Gelpke legt an Sand der Erfahrungen auf dem regulierten Rhein von Rotterdam bis Straßburg beweiskräftig dar, daß bei annähernd gleicher Wasser= fülle, wie sie der Strom zwischen Mannheim und Straßburg aufweist, an 318 Tagen des Jahres Fahrtiefen nicht unter 2 Metern durch die Regulierung auf der Strecke Basel—Straßburg erzielt werden können. Nach Vorkriegspreisen käme die Regulierung auf etwa 30 Millionen Franken zu stehen. Er nimmt an, daß auf dem regulierten Rhein ein Jahresverkehr von 20 Millionen Tonnen mit Schiffen mit einem Maximaltrag= vermögen von über 2000 Tonnen bis Basel bewältigt werden könnte. Diese Leistungsfähigkeit könnte ein Ranal mit eingebauten Schleusen nie erreichen. Jede Schleuse bewirkt einen Aufenthalt bis zu einer Stunde, wenn sich die Durchschleusung normal abwickelt. Wird ein Ranal mit 8 Schleusen angenommen, so verlängert sich die Fahrzeit um etwa 8 Stunden. Ein auf dem offenen Strom zu Tal fahrender Schleppzug legt aber in dieser Zeit bis 22 Rm. mittlerer Stundengeschwindigkeit die Strecke von Basel bis zur pfälzischen Grenze zurück.

Aus diesen wenigen Darlegungen ist leicht zu berechnen, wie stark die Warengütertarise durch den Transport auf dem Ranal verteuert würden, ganz abgesehen von der Belastung durch die Amortisationen und Verzinsungen der ungleich höheren Vausumme, die der Ranal kostet. Wird doch die Vausumme auf 200 Millionen Franken, berechnet nach Vorkriegspreisen, veranschlagt. Dazu kommt noch, daß der projektierte Ranal ein französisches Territorialgewässer wäre, der Rontrolle der französischen Organe unterstellt. Der schweizerische Rheinhasen Vasel würde abhängig von der Gnade oder Ungnade Frankreichs. Schikanen aus elsässische Weise könnte die Rheinschiffahrt die Vasel nie die Stellung erreichen, die ihr von Natur aus und im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes und seines verkehrspolitischen Alnschlusses an die Weltwirtschaft zukommt.

Diese Darlegungen können die Wichtigkeit des Entscheides, den die Zentralkommission zu fällen hat, nur andeuten. Es geht daraus aber hervor, wieviel für die Wirtschaft nicht nur von schweizerischen, sondern auch mitteleuropäischen Gesichtspunkten aus auf dem Spiele steht. Die Aufregung, die sich im Rampfe um den "freien Rhein" äußert, ist deswegen nicht unbegreiflich. Die Befürchtungen, die sich an die Demission Calonders knüpfen. die auch den Rücktritt des ersten Experten Gelpke nach sich zog, sind angesichts der politischen Haltung des Bundesrates sicher nicht ganz unstichhaltig. Seit der Krieg die Wagschale der Macht nach Westen verschob und Frankreich damit zur kontinentalen Vormacht erhob, ist es das Bestreben des Bundesrates, sich die Gunst der herrschenden Rlasse dieses Landes durch Nachgiebigkeit zu erwerben. Daß Frankreich rücksichtslos, ungehemmt durch "verbriefte Rechte" zu fordern weiß, hat die Behandlung der Genfer Zonenfrage bewiesen. Eine Reihe anderer Voraänge könnten zum Beweise für die frankophile Politik des Bundesrates angeführt werden. Es ist überflüssig, weil der Großteil des Schweizervolkes aus Erfahrung der Lleberzeugung ist, daß es so ist. Im Zusammenhang mit der allgemeinen Politik des Bundesrates betrachtet, wird auch Rheinfrage zu einer hochpolitischen Un= aelegenheit. Mag der klassenbewußten Arbeiterschaft die lärmende Opposition einer gewissen Presse unangenehm aufstoßen, weil sie mit Recht findet, daß diese dazu kaum berufen ist, da sie sonst die bundesrätliche Politik, als deren Ausfluß auch die Rheinfrage zu betrachten ist, durch dick und dünn verteidigt, so darf sie sich doch nicht desinteressieren. Die Arbeiterbewegung muß Politik auf lange Sicht machen, wenn sie sich nicht im opportunistischen Gestrüpp verfangen will. Sie muß deswegen den Rampf aufnehmen gegen alles, das den regionalen oder macht= politischen Sonderinteressen einzelner Mächte die Interessen der Allgemeinheit opfern will. Im Rampfe um den "freien Rhein" handelt es sich nicht in erster Linie um einen Technikerstreit, sondern um einen Entscheid zwischen dem europäischen Gesamtinteresse und den französischen Sonderinteressen, die auf allen Gebieten mit der Engstirnigkeit der Reaktion geltend gemacht werden.

Gewiß dient auch der "freie Rhein" zunächst kapitalistischen Interessen, aber auch der linksrheinische Seitenkanal von Frankreichs Gnaden. Wenn die bürgerliche Presse sich gegenwärtig für den "freien Rhein" einsetzt, so aus dem Grunde, weil sie auf diese Weise dem Kapital dienen will. Wenn die Arbeiterschaft

und insbesondere auch unsere Partei den Rampf für den "freien Rhein" überall unterstüßen muß, dann hat es im Bewußtsein zu geschehen, Borarbeit zu leisten für eine Wirtschaftsordnung nach sozialistischen Grundsäßen, die nicht zulett sich der freien und ungehemmten Berkehrsmöglichkeiten zu ihrer Erhaltung bedienen muß. Von welcher Bedeutung die Verkehrsmittel und ihr rationeller Ausbau für eine sozialistische Serrschaft sind, beweist Sowjetrußland. Darum muß der Zundes erat auch auf den entschlossenen Widerstand der Arbeiterschaft und ihrer politischen Rampfzusammenfassungen, der proletaerischen Parteien stoßen, wenn er in der Rheinpolitik, wie so oft schon bei anderen Gelegenheiten, seine Segel vor dem barschen Riteriti des gallischen Sahns streichen siterichen Riteriti des gallischen Sahns streichen

Das Recht auf Revolution.

Eine Buchbesprechung von M. Silberroth = Davos.

Dr. Lampl, Walter: Das Recht der deutschen Revolution. Das Problem des Revolutionsrechts in der deutschen Rechtswissenschaft, Rechtsphilosophie und Rechtsprechung. 88 S. (Hamburg 1921, W. Gente, wiss. Verlag.)

Der Titel verspricht viel, die Schrift bringt nicht wenig. Das kommt daher, daß Lampl mit einem sogenannten Zettelkasten arbeitet. Lesefrüchte zu den im Buchtitel angeführten Problemen werden aneinandergefügt, durch eigene Sathbrücken verbunden und unter eine Rapitelüberschrift vereinigt, wie z. B. Legitimitätstheorie und Widerstandsrecht, Revolution und Naturrecht, Revolution als Rechtsbruch, Revolution als Rechtsquelle, Revolution und Machttheorie, Revolutionsrecht und Notstandsrecht, Revolutionsgewalt und Gesetzebungsgewalt, der Charafter des "Vorläufigen" im Revolutionsrecht und die Umwandlung von Macht in Recht. Man sieht, in 88 Seiten können diese Probleme nicht ausgeschöpft, nur angeschnitten werden. Der Ertrag eigener Gedankenarbeit des Verfassers ist aber so mager, als es nur die Dissertation eines wenig begabten Doktoranden sein kann. Das fällt um so mehr auf, als die Schrift, von der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Hamburger Universität unterstüßt, die Einleitung darstellen soll zu einem inzwischen erschienenen arößeren Werke über die staatsrechtliche

^{*)} Inzwischen ist die Rompletierung und Instruktion der schweizerischen Delegation für die nächstens beginnende Session der Rheinzentralkommission durch den Bundesrat erfolgt. Serold bleibt Delegierter, an Stelle Gelpkes wurde Ingenieur Vertschinger in Zürich als Experte gewählt. Ihnen wurde das Gebot mit auf den Weg gegeben, unter allen Umständen auf dem "freien Rhein" zu beharren. Damit ist eine Phase des Rampfes abgeschlossen, nicht aber der Rampfselbst. Ueberraschungen sind keineswegs ausgeschlossen.