

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: 03.04.2026

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 Kampf um den „freien Rhein“. Es werden gegen die kapitalistische Obrigkeit Töne angeschlagen, die einem sozialistischen Blatt wohl anstehen. Mit einer Interpellation des Basler Ingenieurs G e l p k e im Nationalrat wurde der Feldzug eröffnet und seither in vielen Volksversammlungen weitergeführt. Die mit starken Mitteln arbeitende Propaganda hat eine deutliche Spitze gegen den Bundesrat. Mißtrauen gegen die oberste Landesbehörde ist die Triebfeder. Aber nicht nur Gelpke und seine Anhänger sind in Bewegung. Auch die Behörden wurden von einer lebhaften Unruhe ergriffen, die bereits zu einer Demarche der Basler Regierung beim Bundesrate führte. Im Kerne handelt es sich in diesem Kampf um ein wirtschaftliches und verkehrspolitisches Problem, das aber in unserer Zeit der Umwertung aller Werte zu einer h o c h p o l i t i s c h e n Angelegenheit geworden ist. Bisher hat die Arbeiterpresse der Frage nicht viel Aufmerksamkeit geschenkt, trotzdem es sich um Dinge handelt, die auch der schweizerischen Arbeiterschaft nicht ganz gleichgültig sein können. Handelt 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 Kampfes der klassenbewußten Arbeiterschaft ist. Verstanden ist darunter die Abhängigkeit 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 sind, 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 überflüssig, die unmittelbaren Ursachen des akuten Stadiums des Kampfes darzulegen. In der internationalen Zentralkommission für Rheinschiffahrt, in der alle Anwänderstaaten 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 Kenner der Vorgänge hat er seine Aufgabe gut erfüllt. Mit Festigkeit habe er die unberechtigten Ansprüche 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. Plötzlich 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 schweizerischen Delegation gegen die Bestrebungen nicht genügend stütze. Andere wollen darin lediglich einen Ausfluß der Calonder'schen Steckköpfigkeit 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. H e r o l d. 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, g e ä n d e r t habe. Eigenartig ist auf jeden Fall das bundesrätliche Vorgehen. Während sich der Bundesrat in der Zonenfrage rühmte, immer in enger Verbindung mit den Genfer Behörden gestanden zu haben, fand er es nicht für nötig, die Basler Regierung vor der Ernennung Herolds zu begrüßen, trotzdem 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 Aenderung der Rheinpolitik beabsichtigt sei. Dazu kommt, daß sich in einer Konferenz Bundesrat Motta dahin ausgesprochen haben soll, die Schweiz habe den Versailler Friedensvertrag anerkannt, aus dessen Artikel 358, der Frankreich das ausschließliche Nutzungsrecht auf den 183 Km. langen Stromlauf Basel - Lauterburg (pfälzische Grenze) einräumt, dieses Land den gleichen Anspruch auf den internationalen Rhein ableitet, wie auf irgend ein anderes unter französischer Oberhoheit stehendes Territorialgewässer. 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.

II.

Um was handelt es sich sachlich? Durch die Wiener Kongressakte von 1815 und die Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 ist der Verkehr auf dem Rheine völkerrechtlich geschützt, er untersteht also nicht der Gesetzgebung der Anwänderstaaten. Er kann also rechtlich nicht durch gesetzgeberische oder Verwaltungsmaßnahmen eingeengt oder unterbunden werden. Technische Einbauten, die ein Hindernis für die Schifffahrt bedeuten, dürfen nicht vorgenommen werden. Diese grundsätzliche 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 elsässisch-französischen Kanalnetzes, der französischen atlantischen und mittelländischen Seehandelsplätze, der elsässischen Landwirtschaft (Bewässerung aus dem Rhein) und der elsässisch-französischen Industrie (Wasserkraftgewinnung aus dem Rhein) die Bedeutung des völkerrechtlich geschützten Verkehrs auf dem Rhein so herabzumindern, daß das natürliche Übergewicht der englischen, belgischen und holländischen Nordseehandelsplätze auf dem vom Rhein erschlossenen zentraleuropäischen Marktgebiet ausgeschaltet würde. Frankreich will nicht das Strombett des Rheines durch eine Regulierung für das ganze Jahr schiffbar machen, weil seinen Zwecken 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 Schifffahrt 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 Nordseehandelsplätze, die sie für das zentraleuropäische Wirtschaftsgebiet durch den „freien Rhein“ erhalten, erreicht werden kann.

Gelpke, der zweifellos in der Rheinschifffahrt eine Autorität ist, trotz seiner verstiengenen 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 entnahmen.

Strömen Gefahr laufe umgestoßen zu werden. Die gewaltigste natürliche Binnenhandelsstraße des europäischen Festlandes, der Rhein, welcher das verkehrsreichste Seehandelsbecken, die südliche Nordsee, mit Zentraleuropa und den Alpenländern verbindet, soll in der 129 Km. langen südlichen Endetappe Straßburg—Basel des 828 Km. umfassenden Rheinlaufes Rotterdam—Basel regionalen Sonderinteressen geopfert werden. An Stelle des „freien Rheines“ soll ein rund 120 Km. langer schleusenreicher kombinierter Kraft-, Bewässerungs- und Schiffahrtskanal treten. Damit soll der Wechselverkehr zwischen London, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam einerseits und Basel, dem Verkehrsbrenn- und Sammelpunkt des mitteleuropäischen Gebietes andererseits, von der freien, schleusenlosen, beliebig verkehrssteigerungsfähigen internationalen Rheinwasserstraße auf ein künstliches Territorialgewässer mit acht bis zehn Schleusenstufen ausgestattet, übertragen werden. Gelpke meint ferner, daß der Einwand der relativ so gefällsstarke Stromlauf (mittleres Gefälle zwischen Basel und Straßburg 0,87‰) eigne sich vorzüglich für hydraulische Energiezwecke, sei insofern nicht stichhaltig, als zwischen Schaffhausen und Basel im von Natur unerschiffbaren Rheinlauf sich mit den halben Kosten noch 455,000 Pferdekkräfte gewinnen ließen. Es fehle Frankreich übrigens nicht an zur Kraftausbeutung ausnützbareren Gewässern. Ohne Einbezug des Rheines hätten sorgfältige Studien ergeben, daß in den französischen Wasserläufen noch eine Kraftreserve von über 9 Millionen Pferdestärken stecken. Bis jetzt war Straßburg eigentlicher Endumschlagshafen des Oberrheines. Es ist deswegen nicht verwunderlich, daß von elsässischer Seite das Kanalprojekt pouffiert wird. Man weiß gut genug, daß damit der Basler Hafen nie jene Bedeutung bekommen wird, die er als Endpunkt des schiffbaren Stromes von der Nordsee bis zum Basler Knie von Natur aus verdient.

III.

Es ist festzustellen, daß gegenwärtig schon der offene Rhein von Basel 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 Pferdekkräften und Lastkähnen bis zu 1300 Tonnen Tragvermögen bis Basel befahren werden. Seit dem Jahre 1905 sind von Rotterdam bis Basel und in umgekehrter Richtung über eine halbe Million Tonnen Güter bei nicht sehr rationell arbeitenden Umschlagseinrichtungen im Basler Hafen St. Johann befördert worden. In den Jahren 1913 und 1914 erreichte der Verkehr je etwa 100,000 Tonnen. Bei einer Verbesserung der Basler Umschlagseinrichtungen, recht-

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

Aus diesen Gründen muß von wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gesichtspunkten aus die Kanalisierung *a b g e l e h n t* und die Regulierung des Rheines durchgeführt werden. Nicht nur die Schifffahrtsinteressen der Schweiz diktiert einen solchen Standpunkt. Mit Ausnahme Frankreichs, das seine Interessen vermeintlich durch die Kanalisierung gewahrt sieht, ist die Regulierung des offenen Rheins für alle an der Rheinschifffahrt interessierten Staaten vorteilhafter. Gelpke legt an Hand der Erfahrungen auf dem regulierten Rhein von Rotterdam bis Straßburg beweiskräftig dar, daß bei annähernd gleicher Wasserfülle, 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 Maximaltragemögen von über 2000 Tonnen bis Basel bewältigt werden könnte. Diese Leistungsfähigkeit könnte ein Kanal mit eingebauten Schleusen nie erreichen. Jede Schleuse bewirkt einen Aufenthalt bis zu einer Stunde, wenn sich die Durchschleusung normal abwickelt. Wird ein Kanal 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 Km. mittlerer Stundengeschwindigkeit die Strecke von Basel bis zur pfälzischen Grenze zurück.

Aus diesen wenigen Darlegungen ist leicht zu berechnen, wie stark die Warengütertarife durch den Transport auf dem Kanal verteuert würden, ganz abgesehen von der Belastung durch die Amortisationen und Verzinsungen der ungleich höheren Bau-summe, die der Kanal kostet. Wird doch die Bau-summe auf 200 Millionen Franken, berechnet nach Vorkriegspreisen, veranschlagt. Dazu kommt noch, daß der projektierte Kanal ein französisches Territorialgewässer wäre, der Kontrolle der französischen Organe unterstellt. Der schweizerische Rheinhafen Basel würde abhängig von der Gnade oder Ungnade Frankreichs. Schikanen aus elsässisch-französischen Sonderinteressen wären Tür und Tor geöffnet. Auf diese Weise könnte die Rheinschifffahrt bis Basel nie die Stellung erreichen, die ihr von Natur aus und im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes und seines verkehrspolitischen Anschlusses an die Weltwirtschaft zukommt.

IV.

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 Kampfe 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 Waagschale der Macht nach Westen verschob und Frankreich damit zur kontinentalen Vormacht erhob, ist es das Bestreben des Bundesrates, sich die Gunst der herrschenden Klasse 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 Vorgänge könnten zum Beweise für die frankophile Politik des Bundesrates angeführt werden. Es ist überflüssig, weil der Großteil des Schweizervolkes aus Erfahrung der Ueberzeugung ist, daß es so ist. Im Zusammenhang mit der allgemeinen Politik des Bundesrates betrachtet, wird auch die Rheinfrage zu einer hochpolitischen Angelegenheit. 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 Kampf aufnehmen gegen alles, das den regionalen oder machtpolitischen Sonderinteressen einzelner Mächte die Interessen der Allgemeinheit opfern will. Im Kampfe 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 Kampf für den „freien Rhein“ überall unterstützen muß, dann hat es im Bewußtsein zu geschehen, Vorarbeit zu leisten für eine Wirtschaftsordnung nach sozialistischen Grundsätzen, die nicht zuletzt sich der freien und ungehemmten Verkehrsmöglichkeiten zu ihrer Erhaltung bedienen muß. Von welcher Bedeutung die Verkehrsmittel und ihr rationeller Ausbau für eine sozialistische Herrschaft sind, beweist Sowjetrußland. Darum muß der Bundesrat auch auf den entschlossenen Widerstand der Arbeiterschaft und ihrer politischen Kampfzusammenfassungen, der proletarischen Parteien stoßen, wenn er in der Rheinpolitik, wie so oft schon bei anderen Gelegenheiten, seine Segel vor dem barschen Rikerei des gallischen Hahns streichen sollte. *)

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. Lese-früchte zu den im Buchtitel angeführten Problemen werden aneinandergesüßt, durch eigene Satzbrücken verbunden und unter eine Kapitelüberschrift vereinigt, wie z. B. Legimitätstheorie und Widerstandsrecht, Revolution und Naturrecht, Revolution als Rechtsbruch, Revolution als Rechtsquelle, Revolution und Machttheorie, Revolutionsrecht und Notstandsrecht, Revolutionsgewalt und Gesetzgebungsgewalt, der Charakter 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 unterstützt, die Einleitung darstellen soll zu einem inzwischen erschienenen größeren Werke über die staatsrechtliche

*) Inzwischen ist die Kompletierung und Instruktion der schweizerischen Delegation für die nächstens beginnende Session der Rheinzentralkommission durch den Bundesrat erfolgt. Herold bleibt Delegierter, an Stelle Gelpkes wurde Ingenieur Bertschinger 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 Kampfes abgeschlossen, nicht aber der Kampf selbst. Ueberraschungen sind keineswegs ausgeschlossen.