

**Zeitschrift:** Schweizerische Monatshefte für Politik und Kultur  
**Herausgeber:** Genossenschaft zur Herausgabe der Schweizerischen Monatshefte  
**Band:** 1 (1921-1922)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Die Rheinfrage  
**Autor:** Bertschinger, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-154036>

### 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:** 06.02.2026

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

# Schweizerische Monatshefte \* für Politik und Kultur \*

---

Verlag der Genossenschaft zur Herausgabe der Schweizerischen Monatshefte für Politik und Kultur, Zürich. — Verantwortlicher Schriftleiter Dr. Hans Dehler.  
Bezugspreis jährlich Fr. 16.—, vierteljährlich Fr. 4.25, Einzelhefte Fr. 1.50. Über die Bezugsbedingungen für das Ausland gibt der Verlag Auskunft.  
Bestellungen nehmen alle Poststellen, alle besseren Buchhandlungen oder der Verlag Zürich,  
Steinhaldenstrasse 66 entgegen.  
Einzahlung des Bezugspreises auf unsere Postcheck-Rechnung VIII 8814 gilt als Bestellung. Bestellungen aus dem Auslande nur direkt beim Verlag.

---

1. Jahrgang

Februar 1922

Hef 11

---

## Die Rheinfrage.

Von

H. Bertschinger, Zürich.

Der Massengüterverkehr aus den nördlichen Nachbarländern und der die Nordseehäfen passierende Ueberseeeverkehr nach der Schweiz soll durch die Rheinschiffahrt ausgedehnt, verbilligt und erleichtert werden. Die Wirtschaftlichkeit dieses neuen Verkehrsmittels zwischen der Schweiz und dem Meer wurde schon 1914 durch ein umfangreiches Gutachten Sympfer, vortragender Rat im Ministerium der Bauten in Berlin, nachgewiesen. Neben dem Nachbar- und Ueberseeeverkehr könnte die Rheinschiffahrt auch ein Förderer des Transits durch die Schweiz werden. Diese Frage ist besonders heute aktuell, weil aus valutarischen Gründen eine Umfahrung der Schweiz im Transit eingetreten ist. Die Eigenversorgung Italiens an Kohle betrug im Jahre 1912 nur 660,000 Tonnen, währenddem sich der Bedarf auf nicht weniger wie 11,000,000 Tonnen stellte. Die Lieferungen aus den am nächsten gelegenen deutschen Becken betrugen, trotz aller Anstrengungen Deutschlands, den Kohlenabsatz in Italien zu erweitern, nur rund 1,200,000 Tonnen, 9,800,000 Tonnen Kohle kamen auf dem Seeweg aus England und den Vereinigten Staaten, Belgien und Frankreich. Dieser Zustand muß jeden Verkehrstechniker zum Nachdenken darüber reizen, ob die billige Rheinschiffahrt vorgetrieben bis an den Nordfuß der Alpen und billige Alpenbahnen in der Lage wären, den unser Land transitorienten deutschen und englischen Kohlentransport zu vermehren. Freilich sind gewaltige Widerstände und Schwierigkeiten zu überwinden, aber in dem heissen Kampf, den unser kleines Land seit Jahrhunderten um seine Verkehrsstellung geführt hat, sind schon ebensoviel Arbeit und Mittel gewagt worden — ja man hat es im Mittelalter sogar auf kriegerische Verwicklungen ankommen lassen.

Der Rhein ist schiffbar bis hinauf nach Straßburg. Auf der Strecke Straßburg-Basel ist eine gewisse Schiffahrtsfähigkeit vorhanden, die aber nicht voll genügt und die insbesondere zufolge Verkiebungen und zu wenig

tieferem Fahrwasser nicht das ganze Jahr offen ist. Mit einer Niederwasser-regulierung, d. h. mit einer Verschmälerung und damit Vertiefung des Fahrwassers bei Niederwasser würde man die Schiffbarmachung Jahr um Jahr verbessern und in 10 Jahren die volle Leistungsfähigkeit erhalten. Freilich ist dabei eine Gewinnung von Wasserkraft ausgeschlossen. Dagegen könnten bergwärtsfahrende Schleppzüge vom Unterrhein her ohne in Straßburg Station machen zu müssen, ihre Fahrt ohne weiteres bis Basel fortsetzen und talwärtsfahrende würden in der Lage sein, mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 25 km pro Stunde eine ununterbrochene Fahrt von Basel abwärts auszuführen. Neben dem Regulierungsprojekt besteht der deutsche Vorschlag, auf Kanalisierung mit Kraftgewinnung ähnlich der Ausmündung an der Alare, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß die topographischen Verhältnisse am Rhein unterhalb Basel ganz andere sind: der Strom fließt durch eine nicht erhöhte, dem Wasserstand fast gleiche, ebene Talsohle. Am Fortschritt der Wasserkraftgewinnung am badisch-schweizerischen Rhein gemessen, ist die Schiffbarmachung nach diesem deutschen Vorschlag erst nach Erstellung aller Kraftstufen vorhanden und dürfte so ca. 50 Jahre in Anspruch nehmen. Wenn das französische Projekt eines schiffbaren Kraftwerkseitenkanals, der sich von Basel bis Straßburg durch die elsässische Ebene zieht, ausgeführt wird, so ist für die acht vorgesehenen Kraftwerke je fünf Jahre, also total ca. 40 Jahre erforderlich, während welcher Zeit die Schiffbarmachung in einem äußerst bedenklichen Zustande sich befinden muß.

Während vor dem Kriege die Rheinfrachten fast nie höher als etwa 70 Prozent der Eisenbahnfrachten in derselben Verkehrsrelation und bei denselben Güterarten betrugen, so trat während dem Krieg und insbesondere in der Nachkriegszeit die sonderbare Tatsache ein, daß zeitweise die Bahnfrachten billiger als die Rheinfrachten waren. Der Grund lag darin, daß aus valutarischen Verhältnissen heraus eine Unstimmigkeit eintrat. Die Bahntarife sind fest, folgten also nicht dem Geldwert, währenddem die Schiffssfrachten von Transport zu Transport festgelegt werden und sich infolgedessen den Selbstkosten anpaßten. Mit der Notwendigkeit, die Eisenbahndefizite zum Verschwinden zu bringen, wird das Verhältnis von Schiffss- zu Bahnfracht (nämlich 3:4) wieder erreicht. Aber schon mit den Ansätzen, wie sie Ende 1921 bestanden haben, ergeben sich z. B. für 10 Tonnen Kohle zwischen Duisburg und Basel Fr. 6.40 Frachtdifferenz zu Gunsten der Schiffahrt; analog für Halbfabrikate Fr. 37.60; analog für Getreide Fr. 50.20; analog für Lebensmittel, Wolle und Seide Fr. 89. Die Schiffahrt nach Basel ist demnach selbst bei hohen Schiffssfrachten und noch nicht ausgeglichenen Bahnfrachten konkurrenzfähig.

Die Rechtslage der Rheinschiffahrt bis hinauf nach Basel ist in verschiedenen Urkunden behandelt worden. Die Wiener Schlusshakte vom Juni 1815 schreibt hierüber, daß die Schiffahrt vollständig frei sein soll auf dem ganzen Lauf von dem Punkte an, wo er schiffbar wird, bis zur Mündung und daß er in Bezug auf den Handel niemandem untersagt werden kann. Die Regierungen derjenigen Staaten, welche der schiffbare Rhein trennt oder durchfließt, seien verpflichtet, durch gemeinsame Vereinbarung alles

zu regeln, was auf die Schiffahrt dieses Gewässers Bezug hat. Leider hat die alte Eidgenossenschaft diese Urkunde nicht unterschrieben. Aber man hat bei internationalen Verhandlungen und zwar auch solchen, die mit der Schweiz gepflogen wurden, oft genug auf diesen Wiener Frieden Bezug genommen. Danach ist der Schluß zulässig, daß die Akte ein Teil internationalen Rechtes allgemeiner Natur geworden ist und demnach auch die Schweiz sich ein Recht daraus ableiten kann.

Die revidierte Rheinschiffahrts-Akte zwischen Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Niederlande und Preußen vom Oktober 1868 geht in der Freihaltung des Stromes von Einbauten und in der Festlegung der Benützung für die Schiffahrt noch weiter. Sie bestimmt in Art. 30 folgendermaßen: „Die Uferregierungen werden dafür Sorge tragen, daß die Schiffahrt auf dem Rheine durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen keinerlei Hindernis finde.“ In Art. 1 stellt sie fest, daß sich diese Bestimmung auf den Rhein von Basel bis ins offene Meer Geltung verschaffen soll. Leider hat die Schweiz an der Aufstellung dieser Rheinschiffahrts-Akte nicht teilgenommen.

Vor dem Kriege beschäftigten sich deutsche Wasserkraftinteressenten mit der Kanalisation des Rheins zwischen Basel und Straßburg. Schweizerischerseits wurde gegen diese Bestrebungen Stellung genommen und darauf hingewiesen, daß sie den Verträgen widersprechen und daß am Rhein oberhalb Basel genügend und viel bessere Wasserkratftanlagen auszubauen seien, ohne der durchgehenden Schiffahrt vom Meer bis zur Schweizergrenze, d. h. bis Basel, dem Hauptumschlagsplatz, Abbruch zu tun. Noch im Frühjahr 1918 erklärte der preußische Minister des Innern im Reichstag, daß die Schweiz bei der Verwendung des Rheines nicht mitzusprechen habe. Dagegen hat schon damals die Öffentlichkeit Stellung genommen.

Der Vertrag von Versailles brachte eine neue Regelung der Schiffahrt auf dem Rhein. Er hat zwar in gewissem Sinne den freien Charakter und die Internationalität des Rheines anerkannt, aber immerhin Konzessionen an die französische Auffassung gemacht, Wasser aus dem Rhein zu entnehmen, um es für Kraftwerke zu verwenden. Der Art. 358 lautet „Unbeschadet seiner Verpflichtung, den Bestimmungen des Mannheimer oder des an seine Stelle tretenden Abkommens, sowie den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages nachzukommen, hat Frankreich auf dem ganzen Laufe des Rheins zwischen den äußersten Punkten der französischen Grenzen das Recht, zur Speisung der bereits gebauten oder noch zu bauenden Schiffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden anderen Zweck Wasser aus dem Rhein zu entnehmen.“ Es steht zwar nirgends, wie viel Wasser entnommen werden darf und wenn im selben Absatz Frankreich verpflichtet wird, weder im Rheinhett noch in den etwa an seine Stelle tretenden Ableitungen die Schiffbarkeit zu beeinträchtigen, oder die Schiffahrt zu erschweren, so kann das Forderungen auf Schiffahrtsbauwerke zur Folge haben, die eine rationelle Kraftausnützung nicht mehr gestatten. Die Schweiz wehrt sich mit aller Entschiedenheit sowohl gegen die deutschen als gegen die französischen Vorschläge; sie hat den Versailler Vertrag nicht

unterzeichnet und ist infolgedessen in dieser Spezialfrage frei. Nichts wäre verhängnisvoller als von vornherein am Glauben an der guten Sache verzweifelnd in ohnmächtiger Resignation zu verharren und nur das anzunehmen, was einem der Zufall in den Schoß wirft. Der Bundesrat hat sich über alle drei Fragen der Ausnützung des Rheins unterhalb Basel, der Regulierung, der Kanalisierung und des schiffbaren Seitenkanals orientieren lassen und ist zu einer bestimmten Stellungnahme aus politischen, rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Gründen gekommen, nämlich der, daß die Regulierung für uns das beste sei. Es sind nun Stimmen laut geworden, die dem Bundesrat vorwerfen, die Vorbereitungen auf nicht genügend breiter Grundlage und bei nicht genügend zahlreicher Heranziehung von Fachleuten getroffen zu haben; er wäre sonst vielleicht zu einer etwas abweichenden Stellungnahme gekommen. Es muß zugegeben werden, daß es von großem Vorteil ist, solche Fragen frühzeitig und unter Hinzuziehung vieler Fachleute abzuklären. Aber anderseits ist festzustellen, daß der Bundesrat sorgfältigste Unterlagen in der Hand hat, die seinem Urteil recht geben und es stützen. Besonders das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft hat in technischer und Herr Prof. Huber in rechtlicher Hinsicht reiches Material für Beurteilung der Frage geschaffen.

Währenddem sich der Rhein in seinem Lauf zwischen Basel und Schaffhausen vorzüglich für die Kraftausnützung eignet, der Schiffahrt jedoch nur noch deshalb dienen kann, weil die Kraftwerke die seeartigen Haltungen schaffen, ergeben sich für die Rheinstrecke Straßburg-Basel andere Schlussfolgerungen. Diese Strecke eignet sich vornehmlich für die Schiffahrt, wogegen die Kraftnützung viel unwirtschaftlicher ausfallen würde als oberhalb Basel, oder um einen französischen Fluß zu erwähnen, als an der Rhone. Die Anlagekosten erreichen beim regulierten Rhein zwischen Basel und Straßburg etwa 100,000,000 Fr. Für die Kanalisierung sind über 600,000,000 Fr. notwendig allein für die Schiffahrtsanlagen. Auch der schiffbare Kraftwerkseitenkanal erfordert allein für die Schleusen mehr als 300 Millionen. Man erkennt schon aus diesen Zahlen, daß die Finanzierung schwer durchführbar sein wird, wenn man etwas anderes als die Regulierung wählen sollte.

Die Fahrgeschwindigkeiten erreichen beim regulierten Rhein 19—25 km pro Stunde zu Tal und 5—6 km pro Stunde zu Berg. Beim kanalisierten Rhein und beim Kraftwerkseitenkanal treten außer geringen Fahrgeschwindigkeiten noch Halte bei den Schleusen dazu und verlängern so die Reisedauer. Diese beträgt für eine Berg- und eine Talfahrt Straßburg-Basel-Straßburg auf dem regulierten Rhein ca. 30 Stunden, auf dem kanalisierten Rhein 60—70 Stunden und beim schiffbaren Seitenkanal 35—45 Stunden.

Die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge ist beim regulierten Rhein am größten, nämlich für einen Dampfer 90—100,000 Tonnen pro Jahr und für einen Kahn 17—20,000 Tonnen pro Jahr, währenddem auf dem kanalisierten Rhein nur 50,000 bzw. 13,000 und auf dem schiffbaren Seitenkanal nur ca. 80,000 bzw. ca. 15,000 erreicht werden. Die Leistungsfähigkeit des Schiffahrtsweges selbst erreicht per Jahr beim regulierten

Rhein über 8 Millionen Tonnen, beim kanalisierten Rhein 2—3 Millionen Tonnen und beim Seitenkanal auch 2—3 Millionen Tonnen.

Auch die Frachtkosten fallen beim regulierten Rhein geringer aus als bei den andern Methoden der Schiffsbarmachung. Der Seitenkanal würde nur dann billigere Schiffahrtsfrachten bringen, wenn alle Schiffahrtsanlagen restlos à fonds verdu finanziert würden. Das ist aber in Unbetracht der außerordentlich hohen Kosten derselben und in Unbetracht der ohnehin ungünstigen Kraftgewinnung nicht denkbar.

Es ergibt sich somit, daß sowohl in bautechnischer wie betrieblicher und wirtschaftlicher Beziehung die Schiffahrt auf dem regulierten Rhein am günstigsten gestellt ist. Selbst eine Kraftgewinnung ohne Rücksicht auf die Schiffahrt erweist sich nicht einmal als besonders wirtschaftlich. Der eindeutige Standpunkt der Schweiz ist infolgedessen gerechtfertigt und nicht selbstförmig. Die Schweiz ist auf diese Stromstrecke angewiesen, wenn sie eine Schiffahrtverbindung mit dem Meer erhalten will. Auf die Schiffsbarmachung der Rhone, die mindestens 40 Jahre in Anspruch nehmen wird, kann sie nicht warten. Es kommt bei der Entscheidung, ob die Schiffahrt oder die Kraftgewinnung am Rhein zwischen Basel und Straßburg die Priorität haben soll, auf den Unterschied der wirtschaftlichen Bedeutung dieser Wasserwirtschaftsnutzungen an. Die Kraftgewinnung gehört nur den privaten elsässischen Unternehmen, die Schiffahrt dagegen der Allgemeinheit aller oberrheinischen und Bodenseeuferstaaten.

## Wie Mülhausen von der Eidgenossenschaft schied.

Von

P. W.

Drei große Etappen bezeichnen den diplomatischen und militärischen Siegeszug Frankreichs, der die alte Eidgenossenschaft zur „helvetischen Einheitsrepublik“ und damit zum Vasallenstaat der Pariser Diktatoren herabwürdigte: 1792 schon wurde das Gebiet des Bischofs von Basel als „rauräischerepublik“ mit dem Hauptort Pruntrut „befreit“, um wenige Monate später feierlich Aufnahme im französischen Einheitsstaat selbst zu finden. Während dann auf der ganzen Rheinlinie und an ihren südlichen Zugängen neue Staatsköpfungen als batavische (1795), zisalpinische und zisrhenarische (1797) Republiken entstanden, sah die Eidgenossenschaft selbst dieser unheilvollen Einigung fast tatenlos zu. Am 1. November 1797 bereits mußte daher als ein fluger Beobachter der in Paris lebende Schlesier Johann Gottfried Ebel betonen, daß „die schweizerische Nation bisher nur von dem Ruhme und von dem Respekt, den ihre Vorfahren erwarben, gelebt habe: Sie hat seit sieben Jahren beides verloren; man verachtet sie, . . . weil bei ihren Regierungen eine kleinliche, erbärmliche Politik auffällt, die durchaus keinen Charakter, sondern blos Schwäche und Kraftlosigkeit offenbart . . . Nichts ist wich-