

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
<b>Herausgeber:</b>	Gesellschaft Schweizer Monatshefte
<b>Band:</b>	22 (1942-1943)
<b>Heft:</b>	11
<b>Artikel:</b>	Der heutige Stand unserer schweizerischen Binnenschiffahrtsprojekte
<b>Autor:</b>	Blattner, H.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-158983">https://doi.org/10.5169/seals-158983</a>

### 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:** 22.02.2026

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

Damit die Schweiz lebendig sei, damit sie sich ihre Widerstandskraft erhalten, ist es unumgänglich notwendig, daß die Schweizer frei denken dürfen. Was man Totalitarismus nennt, ist mit der schweizerischen Auffassung vom Staate unvereinbar. Der Schweizer will Bürger bleiben, er will nicht Untertan werden. Wenn es auf Erden ein Land gibt, in dem die menschliche Persönlichkeit ihren Wert voll behalten muß, so ist es die Schweiz.

Mit anderen Worten gesagt, bedeutet das, daß wir zurück zum Menschen kehren sollen, daß wir der Suggestion unhumaner Theorien, die im Menschen einen Sklaven des Staates oder ein winziges Rad in einer kolossalnen Maschine erblicken, nicht erliegen dürfen; wir müssen über alle Fragen der Nützlichkeit und Notwendigkeit hinweg die ausschlaggebende Vorherrschaft der menschlichen Person bejahen.

Das ist, alles in allem genommen, das Wesentliche am wahren Liberalismus; und diese Ausführungen haben wir für diejenigen unserer Mitbürger niedergeschrieben, die das Ende des Liberalismus voraussagen oder es sogar wünschen.

## Der heutige Stand unserer schweizerischen Binnenschiffahrtsprojekte.

Von H. Blattner.

Die schweizerischen Binnenschiffahrtsfreunde haben sich trotz des Krieges nicht abschrecken lassen, ihr Pläne kräftig weiter zu fördern. Ihrer Initiative ist es zu danken, wenn sich auch unsere Behörden immer wieder ermutigt fühlen, sei es durch großzügige Gewährung der finanziellen Mittel, sei es durch eigene gründliche Studien, das Problem einer schweizerischen Binnenschiffahrt technisch und wirtschaftlich weiter abzuklären und nach gangbaren praktischen Lösungen zu suchen.

Zahlreich sind die in den letzten 20 Monaten erschienenen Publikationen über schweizerische Schiffahrtsfragen, die von den verschiedensten Gesichtspunkten aus beleuchtet worden sind. Diese öffentliche Diskussion hat denn auch wesentlich dazu beigetragen, die Dinge nicht nur vom propagandistischen Standpunkt aus zu betrachten, sondern auf den spröderen Boden der Wirklichkeit zu stellen. Es ist erfreulich festzustellen, daß, nicht zuletzt als Folge dieser weitgehenden Publizität, sowohl bei den Schiffahrtsverbänden als auch in weiteren interessierten Kreisen immer mehr die Einsicht Platz greift, es seien unsere Schiffahrtsprojekte in den Rahmen einer zielbewußten und großzügigen Landesplanung einzuordnen. Im Hinblick auf die einmal kommenden internationalen Verhandlungen

— eine isolierte schweizerische Binnenschiffahrt ohne Anschluß an die großen europäischen Binnenwasserstraßen ist kaum denkbar — gibt man sich darüber Rechenschaft, daß uns nationale Einigkeit nicht nur in politischen, sondern auch in Schiffsahrtsfragen mehr als je Not tut, und wir den Verhandlungsstandpunkt unserer Bundesbehörden bedeutend stärken, wenn diese sich auf eine einheitliche öffentliche Meinung stützen können.

In wohltuendem Gegensatz zu gewissen, vielleicht etwas allzu propagandistisch gefärbten Werbeschriften für eine schweizerische Binnenschiffahrt, steht neuestens das Erscheinen von Arbeiten verschiedenster Autoren, die sich in ernsthafter Weise besonders mit den volkswirtschaftlichen Aspekten dieser Projekte befassen und deren Wichtigkeit gegenüber den rein technischen und lokalpolitischen Problemen betonen. Es war das bisher sicher ein Mangel der öffentlichen Diskussion, und die Hinweise eines aus der Praxis schöpfenden Mannes, wie z. B. des Direktors des Rheinschiffahrtsamtes Basel, der kürzlich in den „Rheinquellen“ eine äußerst wertvolle Studie über „Betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Probleme einer schweizerischen Binnenschiffahrt“ erscheinen ließ, hat nicht wenig zur allgemeinen Kopflärung beigetragen. In diesem Sinne ist auch die Schrift von Dr. Erwin Steiner, „Der transhelvetische Kanal, Illusion und Wirklichkeit“, erschienen als Separatabdruck aus der Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, sehr nützlich, obwohl das dort aufgeführte Zahlenmaterial über den mutmaßlichen Transitverkehr dieses Wasserweges nicht jeder Kritik standhält.

Trotz dieser nüchternen Überlegungen müssen wir uns aber immer bewußt bleiben, daß ein so großes Ziel, wie das der Verwirklichung einer schweizerischen Binnenschiffahrt, ohne einen guten Schuß Idealismus und Optimismus nicht zu verwirklichen ist. Vergessen wir nicht, daß der nie erlahmende Glaube und der große Optimismus des Pioniers der Rheinschiffahrt bis Basel, Ingenieur Gelpke, allein es waren, die allen Schwierigkeiten trocken und denen Basel und die Schweiz die Ankunft der ersten Schleppzüge in Basel zu verdanken haben. Wenn diese Kähne früher oder später einmal im Bodensee vor Anker gehen, so wird das neben den Bundesbehörden in erster Linie das Verdienst des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee und seines Präsidenten, Dr. Haute in St. Gallen, sein, deren unermüdliche, jahrzehntelange Werbe- und Vorarbeiten dieses Projekt gehegt und gefördert haben.

Wenn wir uns nun den verschiedenen schweizerischen Wasserstraßenprojekten zuwenden, so ist vor allen Dingen festzustellen, daß inzwischen hinsichtlich der Rangfolge ihrer Dringlichkeit eine wichtige Übereinstimmung erzielt werden konnte. Bei den Bundesbehörden sowohl als im Kreise der privaten Wasserwirtschaft und Schiffsahrtsverbände gab man sich darüber Rechenschaft, daß ohne vorherige Heranbringung der Schiffsahrt bis an unsere Landesgrenzen ein Detailstudium rein interner schweizerischer Binnenschiffsahrtsprojekte, wie die der Aare, der Reuss und bei

Linth-Limmat, kaum verantwortet werden könnte. Man ist sich einig, daß unsere Anstrengungen beinahe ausschließlich darauf zu richten sind, alle diejenigen Studien zu bereinigen, die der Verwirklichung dieses Hauptziels dienen. Mit anderen Worten: die Ablärfung der technischen und wirtschaftlichen Probleme einer Ausdehnung der Schiffahrt über Basel hinaus bis in den Bodensee, bzw. ihre Ermöglichung auf der Rhone vom Mittelmeer bis zum Genfersee — wobei die Schweiz naturgemäß in erster Linie die technischen und wirtschaftlichen Vorarbeiten für eine Rhoneschiffahrt von der französisch-schweizerischen Landesgrenze bis in den Genfersee zu übernehmen hätte — und schließlich die Verwirklichung einer Schiffahrt von der Adria bis in den Vangensee, stehen heute im Vordergrund der nationalen Interessen. Auf diese Projekte konzentrieren sich zur Zeit die Anstrengungen des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft und der privaten Schiffahrtsverbände.

Was die Schiffahrtsbestrebungen Basel-Bodensee anbetrifft, so sei hier zur Orientierung vorausgeschickt, daß, nachdem die Rheinschiffahrt bis Basel heute voll Wirklichkeit geworden ist, ja alle Erwartungen übertroffen hat, der „Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein“, Basel, der diesen Sektor der Rheinschiffahrt bisher betreut hat, sein Vereinsziel, die Verwirklichung der Großschiffahrt bis Basel, voll erreichte. Er sah sich deshalb veranlaßt, sich eine neue Zweckbestimmung zu geben, und so ist am 24. Oktober 1942 in Basel durch Fusionierung mit dem Verband der Interessenten an der Schweizer Rheinschiffahrt ein neuer Verband aus der Taufe gehoben worden, dessen Name lautet: „Verband für schweizerische Schiffahrt“. Als Vereinszweck nennt er die Entwicklung und tatkräftige Förderung der Schiffahrt zum Nutzen der Schweiz, welches Ziel er nicht zuletzt durch eine enge Zusammenarbeit mit anderen Schiffahrtsverbänden fördern will.

Diese Entwicklung weist ebenfalls darauf hin, daß man sowohl in Basel wie anderwärts bewußt die verschiedenen Binnenschiffahrtsfragen aus ihrer lokalpolitischen Verhaftung befreien möchte und ernsthaft gewillt ist, diese Probleme in den größeren nationalen und internationalen Rahmen einzufügen, um sie auf diesem Boden einer Lösung entgegenzuführen.

Zum Stand der Projektierungsarbeiten kann folgendes ausgeführt werden:

Die in den Jahren 1937/38 vom Eidg. Amt für Wasserwirtschaft in Auftrag gegebenen Untersuchungen über den Ausbau der Schiffahrtsstraße Basel-Bodensee sind inzwischen zum Abschluß gekommen. Neben einer sorgfältigen Untersuchung über die diesem Ausbau zu Grunde liegenden Normalien und Normen — diese sind im Jahre 1938 auch durch den deutschen Verhandlungspartner angenommen worden — verfügt das Amt seit Mitte August 1941 über umfangreiche Projektunterlagen samt zuverlässigen Kostenanschlägen wenigstens für dreizehn am Rhein zwischen Basel und Bodensee liegende Staustufen.

Leider war es noch nicht möglich, auch für die Staustufe von Rheinfelden, die als Eingangstor zur Schifffahrt bis zum Bodensee hinauf angesprochen werden kann, ein fertiges Bauprojekt aufzustellen. Die dortigen Salzlager, die sowohl auf der deutschen als auf der schweizerischen Seite industriell ausgebautet werden, bilden die Ursache umfangreicher Terrainseßungen — für einen der 3 Seßungstrichter betragen die Senkungen im Zentrum sogar 72 cm innerhalb von zwei Jahren —, was die Errichtung von Schiffsschleusenanlagen in diesem Seßungsgebiet technisch verunmöglicht. Seit mehr als einem Jahr bemüht sich das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft, durch Bohrungen, die 100 Meter Tiefe erreichen, da die Salzhorizonte erst in diesen unteren Gebirgsschichten angeschnitten werden, festzustellen, ob nicht salzfreie Gebiete gefunden werden, auf die ein solches Bauwerk samt einem neuen Wehr, das das bestehende alte ersetzen soll, sicher abgestellt werden könnte. Die umfangreichen Untersuchungen dürfen aber in Bälde vor dem Abschluß stehen, und es bestehen günstige Aussichten, auch für diese letzte und vierzehnte Staustufe eine Lösung zu finden, die sowohl die Kraftwerksinteressenten als die Schifffahrt befriedigt.

Heute liegen für die Schifffahrtseinrichtungen und Wasserstraßen in den Staustufen Birsfelden, Augst-Wyhlen, Rhburg-Schwörstadt, Säckingen, Laufenburg, Albruck-Dögern, Koblenz-Kadelburg, Rekingen, Eglisau, Rheinau, Rheinfall, Schaffhausen und Hemishofen vollständige Pläne vor<sup>1)</sup>, und zwar sowohl für den sogenannten Großausbau, d. h. für eine Schleppschiffahrt mit einem Schlepper von 1000 PSi und einem Güterboot von 1200 Tonnen Tragkraft im Anhang, als für den Kleinausbau, d. h. für eine Motorgüterschiffahrt mit einem Selbstfahrerfahn von 900 Tonnen Tragkraft.

Die Gesamtkosten des Ausbaues der ganzen Wasserstraße zwischen Basel und Bodensee werden — inklusive Rheinfelden, dessen Kosten vorläufig roh geschätzt worden sind — rund 146 Millionen Franken für den Großausbau und rund 113 Millionen Franken für den Kleinausbau betragen. Während Deutschland den Kleinausbau überhaupt nicht diskutierte, legte die Schweiz großes Gewicht darauf, gleichzeitig auch die Kosten des Ausbaus der Rheinwasserstraße für den Selbstfahrer zu kennen, in der Meinung, daß angesichts der gegenüber Deutschland wohl bescheideneren schweizerischen Transportinteressen für unsere Verhältnisse theoretisch auch der Kleinausbau genügen könnte.

Mit diesen Projektunterlagen, die auf Grund seriöser technischer, topographischer, hydraulischer und geologischer Untersuchungen ausgearbeitet worden sind, was eine wichtige Voraussetzung jedes zuverlässigen Kostenvoranschlags bildet, ist das Amt nun in der Lage, der wirtschaftlichen Seite des Problems näher zu treten. Es führt zur Zeit sorgfältige Erhebungen

<sup>1)</sup> Mitteilungen des Amtes für Wasserwirtschaft Nr. 35: Entwurf für den Ausbau der Schiffsstraßen Basel-Bodensee.

über die mutmaßlichen Transportmengen, die auf dieser Wasserstraße einmal anfallen könnten, durch und wird dann an Hand dieser Zahlen auch Studien tarifpolitischer Natur aufbauen können, sodaß sich schließlich die volkswirtschaftlichen Aspekte des ganzen Bauvorhabens klarer abzeichnen werden, was für die Aufnahme fruchtbare zwischenstaatlicher Unterhandlungen unerlässlich ist.

Schlußendlich wird in den künftigen Konferenzen zwischen Deutschland und der Schweiz einmal entschieden werden, ob, wie das der Staatsvertrag vom 7. Juni 1930 vorsieht, „die wirtschaftlichen Verhältnisse derart sind, daß die Ausführung des Unternehmens möglich erscheint“. Wird diese Frage bejaht, so würde, nachdem noch eine Einigung über die gemeinsame Tragung der Baukosten, die wohl proportional den für jeden der beiden Staaten in Frage stehenden Interessen aufzuteilen wären, erfolgt ist, dem Baubeginn nichts mehr im Wege stehen.

Sinngemäß wird sich in der Folge auch der Ausbau der Wasserstraße Basel-Bodensee, wie seinerzeit am Oberrhein, wieder in einzelnen Etappen von unten nach oben vollziehen, wobei das Tempo in erster Linie durch das Ausbauprogramm der dort noch zu erstellenden Kraftwerke, ohne die eine Schiffahrt unmöglich ist, bestimmt wird.

Von allgemeinem Interesse dürfte sein, daß während der Projektierungsarbeiten in den einzelnen Staustufen auch sachverständige Vertreter der schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz zugezogen worden sind. Es war das vor allen Dingen der Fall für die Projekte der Staustufen Rheinau, Rheinfall und Schaffhausen, wo der Natur- und Heimatschutz wichtige ideelle Interessen zu schützen hat. Auf Grund der neuesten Entscheidungen des Bundesrates darf auch angenommen werden, daß bei der Aufstellung der definitiven Detailpläne für dieses gewaltige Bauvorhaben die im Entstehen begriffene Organisation der Landes- und Regionalplanung in Aktion tritt, der die Betreuung nationaler und regionaler Interessen an von diesen Bauten beanspruchtem Grund und Boden überbunden werden soll. Diese Planungsstellen werden nicht zuletzt auch für die Erhaltung schützenswerter Naturschönheiten eintreten. Sie werden außerdem auch dazu berufen sein, in engster Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und privaten Interessenten, eine ökonomische Planung in bezug auf die an dieser Rheinstrecke zu erstellenden Hafenanlagen anzustreben, nachdem es praktisch aussichtslos erscheint, in jeder von der Schiffahrt berührten kleinen Ortschaft teure Anlege- und Umladevorrichtungen anzulegen.

Diese allgemeinen Hinweise mögen genügen, um zu zeigen, daß trotz der gewaltigen schon geleisteten Vorarbeit noch viel zu tun übrig bleibt, bis die Schiffahrt über Rheinfelden hinaus vorstoßen kann. Schlußendlich werden aber auch die kommenden Friedensverträge die weitere Entwicklung bestimmen; denn von diesem Vertragsinstrument allein wird einmal die Zukunft Europas abhängen.

Nicht weniger lebhaft als am Rhein sind auch die Bemühungen auf dem Sektor der schweizerischen Rhone. Mit romanischem Temperament ist die welsche Schweiz in Wort und Schrift für die Verwirklichung einer Schiffahrt auf der Rhone vom Mittelmeer über Lyon nach dem Genfersee eingetreten. Insbesondere die Idee einer Verbindung des Genfersees zum Rhein über den sogenannten transhelvetischen Kanal hat Freund und Feind eines solchen Projektes auf den Plan gerufen. Die Waadtländer Jugend ließ es sich nicht nehmen, als symbolische Geste sogar die ersten Spatenstiche an diesem Kanal zu tun, unbekümmert darum, ob die Skeptiker und auch wir Techniker, die wir nicht gewohnt sind, uns mit verbundenen Augen in ein Abenteuer zu stürzen, ihre Köpfe schüttelten.

Der erste Sturm in der Presse ist vorüber, und es ist nach außen um diese brennende Tagesfrage wieder etwas stiller geworden. Dafür hat aber umso kräftiger die intensive Arbeit der Behörden eingesetzt, die dieser Tage in enger Zusammenarbeit mit der Vorkämpferin für eine Rhone-Rhein-Schiffahrt, dem Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrts-Verband (S. R. R. S.), an die Aufstellung zuverlässiger Projektunterlagen nach dem Muster der Entwürfe, wie sie für den Ausbau der Rheinschiffahrtsstraße Basel-Bodensee ausgearbeitet worden sind, herangehen wollen.

Das Amt für Wasserwirtschaft hat es übernommen, auf seine Kosten und unter seiner Leitung zuverlässige Projekte und Kostenvoranschläge für den Ausbau der Rhonewasserstraße zwischen Landesgrenze und Genfersee aufzustellen zu lassen. Der S. R. R. S. hofft aber, daß es ihm möglich sei, ebenfalls ansehnliche finanzielle Beiträge an diese Aufwendungen leisten zu können. Er hat zu diesem Zwecke in der ganzen Schweiz Aufrufe erlassen, um von den Kantonen, Gemeinden und Privaten jährliche Subventionsbeiträge zu erhalten, die er zur Finanzierung seines auf 3 Jahre berechneten Arbeitsprogrammes verwenden möchte. Bis heute ist ungefähr ein Drittel der budgetierten Gesamtausgaben von rund Fr. 450 000.— gezeichnet worden. An dieser Summe ist der Bund mit Fr. 15 000.— pro Jahr beteiligt, in der Meinung, daß der Rhone-Rhein-Schiffahrts-Verband gleichzeitig und auf seine Kosten, d. h. eben mit Hilfe der gesammelten Beiträge, in ähnlicher Weise und unter seiner eigenen Verantwortung die technischen und wirtschaftlichen Probleme des transhelvetischen Kanals abkläre. Trotz dieser Aufgabenteilung zwischen Bund und S. R. R. S. soll ein wirksamer gegenseitiger Kontakt zwischen diesen beiden Instanzen dadurch hergestellt werden, daß das Amt einer „Commission consultative“, der verschiedene Mitglieder des Zentralausschusses des S. R. R. S. angehören, laufend Auskunft gibt über den Stand der von ihm bearbeiteten Rhonestrecke, während diese Kommission den Bund umgekehrt über die Studienarbeiten am transhelvetischen Kanal orientiert.

Als gemeinsame Aktion von Bund und Schiffahrtsverband wird weiter auf Anfang des neuen Jahres ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben, um in den Besitz neuer Lösungen für die Führung der Schiff-

fahrt durch die Stadt Genf hindurch in den Genfersee zu gelangen, nachdem die bisherigen recht zahlreichen Projekte leider nicht befriedigen konnten. Die Kosten dieses Wettbewerbes werden vom Amt für Wasserwirtschaft und vom S. R. R. S. gemeinsam getragen. Im Preisgericht sind außer den Vertretern dieser beiden Stellen insbesondere auch die Behörden und Fachleute des Kantons Genf vertreten.

Wenn für die Studien des transhelvetischen Kanals scheinbar von dem eingangs aufgestellten Grundsatz, zuerst Heranbringung der Schiffsfahrt bis an die Landesgrenzen, abgewichen wurde, so deshalb, weil die Bundesbehörden mit den privaten Schiffahrtsfreunden der Ansicht waren, es sei angesichts der heutigen Weltlage gegeben, das Rhone-Rhein-Verbindungsproblem schon in seiner Gesamtheit auf seine technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten zu prüfen, nachdem es ja nicht ausgeschlossen wäre, daß solche Fragen auch einmal in den späteren internationalen Friedensverhandlungen zur Diskussion gestellt werden könnten. Unser Volk wird für die Auffassung, daß unsere künftige Verhandlungsbasis nur gestärkt werden kann, wenn wir schon heute über dieses Problem und seine technischen und wirtschaftlichen Aspekte volle Klarheit besitzen und unsere dannzumaligen Entschlüsse in voller Kenntnis der Vor- und Nachteile eines solchen Projektes fassen können, volles Verständnis haben und seine Mithilfe an diesem nationalen Werk der Abklärung nicht verweigern.

War in den bisherigen Ausführungen nur von der schweizerischen Rhone bezw. dem transhelvetischen Kanal die Rede, so deshalb, weil die Schweiz auf die Entwicklung der Rheinschiffahrt vom Mittelmeer bis an unsere Landesgrenze keinen direkten Einfluß nehmen kann. Die Verwirrlung dieses Postulates, ohne dessen Erfüllung alle unsere Anstrengungen auf schweizerischem Boden aussichtslos bleiben müßten, kann nur auf dem Wege diplomatischer Verhandlungen zwischen den zuständigen Behörden Frankreichs und der Schweiz erreicht werden. Der Status der bisherigen zwischenstaatlichen Verhandlungen, wie er in meinem Aufsatz über „Schweizerische Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der Flusschiffahrt“, erschienen in der Aprilnummer 1941 der „Schweizer Monatshefte“, geschildert wurde, hat sich bis heute nicht geändert, und es wird kaum damit zu rechnen sein, daß es vor Abschluß des Friedens zu neuen Verhandlungen kommen wird. Nach wie vor wird es sich aber für uns darum handeln, alle Möglichkeiten auf denjenigen Gebieten, wo Frankreich auf ein Entgegenkommen unsererseits angewiesen ist — wir nennen insbesondere das Problem der Genferseeregulierung, an der Frankreich aus Gründen der Kraftnutzung auf der Rhone zwischen der französisch-schweizerischen Landesgrenze und Lyon ein starkes Interesse hat — voll auszuschöpfen, damit unser Nachbarland auch uns und unseren Wünschen gegenüber, so weit sie mit der Schiffsbarmachung der Rhone vom Meer bis in den Genfersee zusammenhängen, willfähriger wird. Ohne gegenseitiges Geben und Nehmen werden wir in dieser Frage nichts erreichen.

Es ist nicht daran zu zweifeln, daß unsere Bundesbehörden, die für solche internationalen Fragen allein zuständig sind, auch diesem Teil des Fragenkomplexes Rhone-Rhein nach wie vor ihre Aufmerksamkeit schenken werden und den Faden der Verhandlungen wieder aufnehmen, sobald die Zeit dafür gekommen ist. In der Zwischenzeit werden sich die Freunde der Rhoneschiffahrt den ihnen gestellten und eben geschilderten konkreten Aufgaben widmen und geduldig Baustein auf Baustein setzen, um für den großen Augenblick gerüstet zu sein, wo unsere oberste Landesbehörde das Werk durch diplomatische Mittel aus dem Projektstadium in die Wirklichkeit umzusetzen sich bemüht.

Daß die Stadt Genf, wo heute die kriegsbedingten Krisenerscheinungen geradezu beängstigende Ausmaße annehmen, auf die Verwirklichung dieser Projekte große Hoffnungen setzt, ist nur zu begreiflich. Einer ihrer prominentesten Vertreter, Staatsrat Balmer, hat kürzlich in einer magistralen Rede im Schoße der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker in Zürich die Bedrängnisse und Hoffnungen seiner Vaterstadt in zu Herzen gehenden Worten geschildert. Wie das Schweizervolk seinerzeit der Stadt Basel alle Hilfe angedeihen ließ, um ihr durch eine großzügige Subventionierung der Rheinschiffahrt bis Basel zu neuem Aufschwung zu verhelfen, so wird es auch heute nicht zögern, sich freudeidgenössisch der Nöte unseres Grenzkantons im Südwesten des Landes anzunehmen. Es wird das umso eher tun, als, wie das in Basel für die Rheinschiffahrt der Fall war, eine künftige Rhoneschiffahrt nicht nur Handel und Wandel in Stadt und Kanton Genf, sondern im ganzen Schweizerland befürchten kann, so daß man in dieser Hinsicht wohl kaum von einer Aktion im Sinne der bekannten kantonalen „Rivendicazione“, sondern von einer nationalen Tat sprechen darf, an der das ganze Land interessiert ist.

Wenden wir uns nun noch kurz den Fragen zu, die durch die Projekte einer Schiffahrt Adria-Po-Tessin-Langensee aufgeworfen werden.

In seiner eindrucksvollen Rede in Mailand vom 18. April 1942 vor dem „Consiglio provinciale dell'Economia Corporativa“ hat der Präsident der Associazione Locarno-Venezia, Dr. Camillo Beretta (Locarno), die Interessen der Schweiz an dem Zustandekommen einer Wasserstraße Venedig-Locarno umschrieben. Er wies bei dieser Gelegenheit unter anderem darauf hin, daß das für die Schweiz bestimmte Petroleum aus dem Iran, die Baumwolle Ägyptens, das Getreide aus Rußland und Rumänien bis heute nicht über Italien, sondern über Rotterdam-Rhein-Basel eingeführt wurden, nachdem diese Güter das ganze mittelländische Meer durchquerten und die lange europäische Küste am Atlantik umschifften. Durch den Ausbau der Wasserstraße Adria-Po-Tessin-Locarno würde ein solcher Umweg unnötig. Nicht nur erhielte damit die Schweiz einen neuen wertvollen Zugang zum Meer, vielmehr würde auch ein Akt der Gerechtigkeit voll-

zogen, indem die Mittelmeerländer in vermehrtem Maße wieder ihre geschichtlichen Funktionen als Meerhäfen Europas aufnehmen könnten.

Man rechnet, daß nach Erstellung der Wasserstraße Langensee-Benedig bei einem ersten Ausbau der Hafenanlage von Locarno-Mappo dort etwa 2 600 000 Tonnen Transitgüter zum Umschlag kämen, wovon 2 Millionen Tonnen auf den Nord-Süd=Verkehr und 0,6 Millionen Tonnen auf den Süd-Nord=Verkehr fallen. Um Nordsee=Verkehr ist sozusagen ausschließlich die Kohle beteiligt. Um diesen Anforderungen zu entsprechen, müßte der zu erstellende Hafen in Locarno eine Quai-länge von 500 Meter haben. Vergleichsweise mögen hier die Basler Hafenverhältnisse erwähnt werden: der Basler Hafen besitzt heute eine Quai-länge von 3440 Meter, wozu noch der Birrfelden- und der Auhafen mit zusammen 1020 Meter Länge kommen.

Nach den Angaben von Franco Marinolli, des Präsidenten der Provinzialverwaltung von Mailand, würden die Ausbaukosten des Wasserweges Benedig-Mailand-Locarno rund 950 Millionen Lire (Vorkriegslire) betragen, wovon aufzuwenden wären: für die Regulierung des Po von der Mündung der Moncia bis zur Mündung der Adda 220 Millionen Lire, für den Kanal von Cremona bis Mailand 280 Millionen Lire und für den Kanal Mailand bis Langensee 450 Millionen Lire. Die Gesamtbauzeit ist mit sechs Jahren angenommen worden.

Wohl wird die Schiffahrtslinie Locarno-Benedig nie die Bedeutung der großen Binnenwasserstraße des Rheins oder der Seine erreichen können, da auf ihr kaum Schiffe mit über 600 Tonnen Ladefähigkeit, also Schiffe von etwa 57 Meter Länge, 1 Meter Breite und 2.40 Meter Tiefgang, Verwendung finden könnten, während auf dem Rhein und der Seine Schiffe bis zu 3000 Tonnen Ladefähigkeit verkehren, was ungefähr dem Inhalt von 150 Güterzugwagen entsprechen dürfte. Ihre völkerverbündende Mission wird sie aber trotzdem erfüllen können; sowohl Italien als die Schweiz sind heute fest entschlossen, den Ausbau auch dieses Schiffahrtsweges mit allen Mitteln zu fördern.

Im Dezember 1940 hat die Körporation des italienischen Innenverkehrs das Projekt eines Binnenkanals in der Ebene von Padua behandelt und den Ausbau einer durchgehenden Wasserstraße Adria-Langensee als äußerst wichtig bezeichnet. Am 4. Januar 1941 hat in der Folge auch der italienische Ministerrat einem Gesetzesvorschlag zugestimmt, der den Bau eines Binnenkanals von Mailand über Cremona zum Po in einer Länge von 75 Kilometern vorsieht. Die Kanalbreite ist mit 30 Meter, seine Tiefe mit 3 Meter bemessen, sodaß er ebenfalls für 600 Tonnen-Kähne befahrbar wird. In Italien sieht man auch vor, eine autonome Körperschaft für die Förderung der Binnenschifffahrt zu bilden, was gestatten würde, die mit diesen Problemen verbundenen Schwierigkeiten technischer, juristischer und wirtschaftlicher Natur rascher und mit einer gewissen Unabhängigkeit zu lösen. Es ist also in Italien alle Ge-

währ dafür gegeben, daß der Plan einer Wasserstraße Benedig-Mailand-Langensee in Bälde aus dem Projekt- in ein Ausführungsstadium tritt.

Was die Bemühungen anbetrifft, die von der Schweiz aus unternommen worden sind, um die Schiffahrtsprojekte Po-Langensee zu fördern, so ist vor allem die im Jahre 1938 eingeleitete Aussprache zwischen italienischen und schweizerischen Technikern zu erwähnen. In diesen Konferenzen, die in Rom und Mailand tagten, sind damals auf schweizerische Initiative hin die Fragen der Regulierung des Langen-Luganersees einer Prüfung unterzogen worden, die für die Ermöglichung einer Schiffahrt Tessin-Po von ausschlaggebender Bedeutung sind.

In einer italienisch-schweizerischen Aussprache vom Jahr 1941 ist unsere nationale Delegation dann vom Stand der italienischen Vorarbeiten inbezug auf die Projekte eines Ausbaus der Wasserstraße Benedig-Mailand, sowie über die Erstellung einer Wehranlage samt Schiffsschleuse bei Gestocalende orientiert worden. Diese beidseitigen Aussprachen erfolgten in einer Atmosphäre besten Einvernehmens und beidseitigen guten Willens zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, sodaß, wenn die Kriegsfackel einmal erloschen ist, mit der baldigen Verwirklichung dieses Bauvorhabens, das uns unserem südlichen Nachbar noch näher bringen soll, gerechnet werden darf.

Die hier gegebene Übersicht über den gegenwärtigen Stand der schweizerischen Binnenschiffahrtsprojekte wäre aber unvollständig, wenn in diesem Zusammenhang nicht auch auf den Zwischenbericht des Eidgenössischen Delegierten für Arbeitsbeschaffung verwiesen würde, der als erste Veröffentlichung in der volkswirtschaftlichen Reihe der von ihm in Aussicht genommenen Publikationen zur Frage der Arbeitsbeschaffung beim Polygraphischen Verlag A.-G. in Zürich erschienen ist.

Auch der Delegierte setzt voraus, daß ein schweizerisches Binnenschiffahrtsnetz ohne Anschluß an die kontinentalen Wasserstraßen nicht lebensfähig wäre. Da dieser internationale Anschluß bis jetzt erst in Basel erfolgt ist, wird im Rahmen eines Zehnjahresplans vorerst nur mit einem eventuellen Spruchreifwerden der Schiffahrtsstraße Basel-Bodensee gerechnet. Diese Überlegung erscheint auch insofern gerechtfertigt, als im Zehnjahresplan des „Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins“ und des „Verbandes schweizerischer Kraftwerke“ für den weiteren Ausbau der hydroelektrischen Energie die noch fehlenden Rhein-Laufkraftwerke Birsfelden, Säckingen, Koblenz-Kadelburg, Rheinau und Schaffhausen aufgenommen sind, womit der Schiffahrt bis in den Bodensee der Weg geöffnet ist, sobald gleichzeitig mit den Kraftwerkbauteilen auch die Schiffahrtseinrichtungen erstellt werden könnten. Diese simultane Bauausführung kann, obwohl sie naturgemäß einer zeitlich voneinander getrennten Durchführung der Bauten — also zuerst Erstellen der Kraftnutzungseinrichtungen mit Zwischenschaltung eines unbestimmten Zeitraums bis zur Errichtung der noch fehlenden Schiffahrtseinrichtungen — wirtschaftlich überlegen wäre,

nur ins Auge gefaßt werden, wenn es bald gelingt, die prinzipielle Abklärung der wirtschaftlichen Voraussetzungen einer Schiffahrt Basel-Bodensee bezw. auch die im Bejahungsfalle dann einzuhenden Verhandlungen mit Deutschland über die Kostenbeteiligung der beiden Rheinuferstaaten zu einem günstigen Abschluß zu bringen. Der vorläufige Bericht des Delegierten hebt in diesem Zusammenhang interessanterweise und mit Recht hervor, daß die Abklärung der Wirtschaftlichkeit dieses Wasserweges von der Schweiz aus kaum endgültig vorgenommen werden könne, da diese stark von dem deutscherseits projektierten Bodensee-Donau-Kanal abhängen werde.

Die Heranführung der Schiffahrt über die Rhone bis an den Genfersee sowie der Wasserweg Adria-Locarno wurden in diesem Bericht ebenfalls gestreift. Bezüglich der Rhoneprojekte macht der Delegierte darauf aufmerksam, daß die geologischen Verhältnisse in der Stufe Génissiat-Chancy, ähnlich wie diejenigen von Rheinfelden am Rhein, beträchtliche Schwierigkeiten bieten. Die Leser dieser Zeitschrift sind durch meine Ausführungen im Heft No. 1 vom April 1941 darüber schon unterrichtet worden.

Unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß die Verhandlungen mit den Nachbarstaaten hinsichtlich der Kostenteilung, wie überhaupt bezüglich wichtigster technischer und volkswirtschaftlicher Fragen, noch ausstehen, daß weiter auch intern noch wichtige Zusammenhänge, so insbesondere die Verkehrsteilung zwischen Wasserweg, Schiene, Straße und Luftverkehr, abzuklären sind, läßt der Delegierte dann auch eine Zusammenstellung der einzelnen Kostenbeträge des vom Eidg. Amt für Wasserwirtschaft aufgestellten Arbeitsbeschaffungsprogramms, soweit diese Kosten bereits errechnet werden konnten, folgen, die ich hier ebenfalls anführen möchte:

Schiffahrtsanlagen zwischen Basel und dem Bodensee mit Stufen in Birsfelden, Augst, Rheinfelden, Rhyburg, Säckingen, Laufenburg, Albruck-Dogern, Koblenz, Kellingen, Eglisau, Rheinau, Rheinfall, Schaffhausen und Hemishofen	144,8 Mill. Fr.
Wasserstraße Maremündung-Brugg	15,0 " "
Hafenanlage Brugg	14,3 " "
Ausbau der Rhone:	
Kraftwerk Etournelles	20,0 " "
Schiffahrtsanlagen Etournelles, Chancy-Pougny, Verbois	30,0 " "
Flughafen Genf	20,0 " "
Schiffahrt Langensee-Adria, Hafen in Locarno	<u>8,5 " "</u>
Total	<u>252,6 Mill. Fr.</u>

Zusammenfassend kann inbezug auf die schweizerischen Schifffahrtsprobleme festgestellt werden, daß seit dem Kriege in mancher Beziehung schon eine wichtige Abklärung über die zunächst zu erreichenden Ziele sowohl bei den Behörden als bei den übrigen Schifffahrtsinteressenten erreicht worden ist. Die technischen Untersuchungen für den Rhein zwischen Basel und Bodensee konnten, mit Ausnahme derjenigen für die Staustufe Rheinfelden, zum Abschluß gebracht werden, sodaß dort nur noch die Wirtschaftlichkeit einer näheren Prüfung zu unterziehen ist, worauf der Aufnahme weiterer und entscheidender Verhandlungen mit Deutschland nichts mehr im Wege stehen dürfte.

Für die Schifffahrtsstraßen der Rhone und des Po bis in den Genfer- bzw. Längensee ist die technische Planung, soweit sie sich auf Probleme innerhalb unserer eigenen Hoheitsgrenzen bezieht, auf der ganzen Linie in die Weg geleitet worden, und auch die Untersuchungen über einen Wasser- ausgleich in Form einer entsprechenden Regulierung der beiden am Ende dieser Wasserstraßen liegenden Grenzseen sind im Flusse.

Außerordentlich erfreulich ist, daß nicht nur das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft diesen Problemen einen guten Teil seiner Arbeitskraft und seiner ihm zur Verfügung stehenden Kredite zugute kommen läßt, sondern auch die Eidg. Zentrale für Arbeitsbeschaffung der Schifffahrt in ihrem Programm den ihr zukommenden Platz angewiesen hat. Der Delegierte für Arbeitsbeschaffung, der zugleich auch als Delegierter für die schweizerische Landesplanung amtet, hat es damit auch in der Hand, die Projekte der schweizerischen Binnenschifffahrt den weiter gesteckten Zielen einer solchen Landesplanung unterzuordnen.

Nicht zuletzt darf heute mit großer Genugtuung auch darauf hingewiesen werden, daß die verschiedenen privaten Interessenverbände ihre jahrelange, scheinbar oft undankbare Arbeit und ihre großen finanziellen Opfer voll belohnt sehen. Die oben skizzierte verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Behörden und den Schifffahrtsverbänden lässt uns hoffen, daß vielleicht schon die heutige Generation die ersten Schiffe im Zentralhafen von Brugg oder Locarno begrüßen kann und auch das Problem der Rhoneschifffahrt bis in den Genfersee einer Lösung näher gebracht wird.

Voraussetzung, daß diese Hoffnungen sich verwirklichen, wird aber immer die gute Zusammenarbeit zwischen dem Schweizervolk und seinen Behörden bleiben, da ohne eine einheitliche nationale Zielsetzung auf internationalem Boden, wo sich alle Schifffahrtsprobleme abspielen, der kleinen Schweiz kein Erfolg blühen könnte.