

| | |
|---------------------|---|
| Zeitschrift: | Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung |
| Herausgeber: | Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat |
| Band: | 20 (1944-1945) |
| Heft: | 35 |
| Artikel: | Wird die Rheinroute für unsere Versorgung wieder frei? |
| Autor: | [s.n.] |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-711521 |

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: 12.01.2026

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

Wird die Rheinroute für unsere Versorgung wieder frei?

(ew.) Infolge des ungestümen Vormarsches der alliierten Armeen über den Rhein ins Innere Deutschlands ist der schicksalshafte Strom, früher der «völkerverbindende» Strom genannt (eine Bezeichnung, die heute besser in «völkertrennende Strom» umgewandelt würde), immer mehr, mit Ausnahme eines Teiles des Oberrheines, aus der eigentlichen Kampfzone gerückt.

So beschäftigen sich mit Recht die Basler Rheinschiffahrtskreise bereits jetzt schon mit dem Problem einer Wiedereröffnung der Rheinroute; bildet der Rhein doch für unser Land, dessen Lage als Binnenland es vor ganz besondere Schwierigkeiten der Zufuhren stellt, die **wichtigste und aber auch die billigste Verbindung zum Meer, zum Welt Handel.**

Wir haben uns vor einiger Zeit nach einem Vorort Basels, Kleinhüningen, begeben, um in einem

Interview mit Dr. Alfred Schaller,
Direktor des Rheinschiffahrtsamtes Basel, näheres über die Bedeutung der Rheinschiffahrt für unser Land und ihre mutmaßliche Wiedereröffnung zu erfahren.

«Aus was für Ueberlegungen heraus erklärt sich der Anschluß der Schweiz an die Rheinschiffahrt?»

Die Schweiz ist ein Binnenland mit weiten Entfernung zu den bedeutendsten Seehäfen. Im Rhein steht ihr nun ein Transportweg zur Verfügung, der die Möglichkeit in sich schließt, ohne Verwendung des Verkehrsnetzes anderer Staaten mit den Ueberseehäfen direkten Güteraustausch zu unterhalten. Dann sind wir mit dem rheinischen Kohlengebiet in Verbindung und können so große Transporte von Ruhr- und Saarkohlen sowie von mittlerheinischen Braunkohlen ohne Umlad nach Basel durchführen. Weiterhin ermöglicht uns der Rhein den Anschluß an das Kanalsystem in Nordfrankreich und im Elsaß, ferner an dasjenige von Nordwesteuropa, so daß eigene Produktionsgüter auf dem Wasserwege von der Schweiz nach Berlin, Lübeck und Stettin transportiert werden können. Dann stehen wir mit den Kanälen von Holland und Belgien in Verbindung, die uns den Weg nach Amsterdam, Charleroi, Lüttich, Gent und Brügge öffnen.

Es darf nicht übersehen werden, daß wir auf dem Rhein die **freie Schiffahrt** besitzen. Was es aber bedeutet, auf Grund eines Rechtsanspruches mit eigenen Schiffen im Gebiete fremder Staaten Verkehr treiben zu können, dürfte vielen Schweizern erst in der Notzeit dieses Krieges so recht zum Bewußtsein gekommen sein. In diesem Rechtsanspruch ist ferner das **Verbot jeder Warenkontrolle** von seiten der durchfahrenden Staaten und die **Freiheit von jeder Abgabe** inbegriffen.

«Wie hat sich im Laufe der letzten Jahrzehnte der Rheinverkehr mengenmäßig entwickelt?»

Die fast phantastisch anmutende Entwicklung des Rheinschiffahrtsverkehrs nach und von der Schweiz geht aus folgenden Zahlen hervor:

| Jahr | Berg-Verkehr | Tal-Verkehr | Total |
|------|--------------|-------------|-------------|
| 1904 | 250 t | 220 t | 470 t |
| 1914 | 61 727 t | 28 492 t | 90 019 t |
| 1926 | 236 957 t | 36 273 t | 273 230 t |
| 1930 | 1 005 464 t | 94 423 t | 1 099 887 t |
| 1935 | 2 149 405 t | 67 952 t | 2 212 997 t |
| 1938 | 2 499 035 t | 205 483 t | 2 704 518 t |

Während der ersten Jahre des gegenwärtigen Krieges hat die Rheinschiffahrt beträchtliches zur Versorgung unseres Landes beigetragen. Zahlenmaterial, das heute noch nicht veröffentlicht werden darf, wird später einmal diese Leistung deutlich illustrieren.

Aus den obigen Zahlen ist ersichtlich, daß der Anteil des Bergverkehrs (Import) im Gesamtaumsatz denjenigen des Talverkehrs (Export) weit übertrifft.

Die beiden folgenden Tabellen veranschaulichen den Transportanteil des Rheines an der gesamtschweizerischen Ein- und Ausfuhr:

Einfuhr:

| Jahr | Gesamteinfuhr | Einfuhr auf dem Rhein | Anteil des Rheines |
|------|-----------------|-----------------------|--------------------|
| 1930 | 8 553 028 t | 1 005 464 t | 11,8 % |
| 1932 | 8 735 200 t | 1 335 809 t | 15,3 % |
| 1934 | 8 111 697 t | 1 809 476 t | 23,5 % |
| 1936 | 7 248 876 t | 2 179 917 t | 30,2 % |
| 1938 | ca. 7 490 000 t | 2 499 035 t | ca. 33,5 % |

Ausfuhr:

| Jahr | Gesamtausfuhr | Ausfuhr auf dem Rhein | Anteil des Rheines |
|------|---------------|-----------------------|--------------------|
| 1930 | 918 692 t | 94 423 t | 10,3 % |
| 1932 | 456 550 t | 72 870 t | 15,9 % |
| 1934 | 519 947 t | 88 427 t | 17,0 % |
| 1936 | 525 709 t | 111 289 t | 21,1 % |
| 1938 | ca. 617 000 t | 205 483 t | ca. 33,3 % |

Aus diesen beiden Zusammenstellungen wird die große Bedeutung der Rheinschiffahrt für die schweizerische Versorgung wiedergegeben.

«Was für Güter werden hauptsächlich importiert und exportiert?»

Rund 80 % der gesamtschweizerischen Einfuhr auf dem Rhein entfallen auf **Kohlen, Koks, Briekets, Getreide, Benzin und Petroleum**. Im Jahre 1938 wurden z. B. eingeführt: 1 099 054 t feste Brennstoffe (Kohle, Koks, Briekets), 674 639 t Getreide und Futtermittel, 269 211 t flüssige Brennstoffe, 88 292 t Zucker, 31 857 t Oelsäaten und Oelfrüchte, 25 039 t Fette und Oele, 20 432 t Holz usw.

Der Exportverkehr über den Rhein ist mengenmäßig sehr bescheiden. Dafür wird aber durch die äußerst billigen Frachtkosten erreicht, daß unsere Produkte verhältnismäßig billig auf den ausländischen Markt gelangen. Unter dieser Voraussetzung wurden zum Teil verschiedene eigene Rohstoffe versandt. Anno 1938 konnte man in Basel für das Ausland verladen: 110 522 t Eisen erz aus dem Gonzen und Fricktal, 18 129 t Pyritbrände und 5528 t Asphalterde aus dem Traversal.

«Wie hoch beläuft sich die Frachtersparnis für den Rheintransport?»

Vorerst ist festzustellen, daß die Rheinschiffahrt infolge geringerer Personalausgaben und Erstellungskosten für die Schiffe, der Bahn in dieser Beziehung schon überlegen ist. Ein Motorgüterboot mit 900 t Tragfähigkeit kostet rund 230 000 Franken; 90 Eisenbahnwagen à 10 t ca. 900 000 Franken. Weiterhin ist das Verhältnis: tote Last zur Nutzlast beim Transportschiff (20 % tote Last) im Vergleich zum Eisenbahnwagen (50 % tote Last) ein ausgezeichnetes.

Das Verhältnis Schiff - Bahn erhält bei zunehmender Strecke infolge der geringeren Kraft für die Bewegung der Schiffe eine bedeutende Verschiebung zu ungünstigen der Schiene.

Aus diesen Ueberlegungen ergibt sich, daß der Frachttarif gegenüber dem Bahntransport eine weitgehende Reduktion erfährt. Als Beispiel seien hier folgende Zahlen angeführt:

Frachtersparnis für den schweizerischen Importeur im Sommer 1938.

Strecke: Antwerpen—Basel

| | Schiff p. Tonne | Bahn p. Tonne | Ersparnis |
|--------|------------------------|----------------------|------------------|
| Weizen | Fr. 11.— | Fr. 23.70 | Fr. 12.70 |
| Kohle | Fr. 8.50 | Fr. 20.70 | Fr. 12.20 |
| Benzin | Fr. 18.— | Fr. 41.60 | Fr. 23.60 |

Strecke: Ruhrzeche—Basel

| | | | |
|-------|----------|-----------|----------|
| Kohle | Fr. 17.— | Fr. 22.50 | Fr. 5.50 |
|-------|----------|-----------|----------|

Die **direkte** Frachtersparnis beläuft sich in einem Jahr auf rund 8 Millionen Franken, die **indirekten** (Rohstoffverbilligung, billigere Bahntarife usw.) Ersparnisse auf ca. 4 Millionen Franken; die Rheinschiffahrt bringt also unserem Lande eine jährliche Einsparung von 12—14 Millionen Franken.

Was leistet die Rheinschiffahrt für die Arbeitsbeschaffung?

Die mannigfachen Möglichkeiten der Arbeitsbeschaffung, die uns die Rheinschiffahrt gebracht hat, sind für unsere Volkswirtschaft besonders wichtig. In den Basler Rheinhäfen sind durchschnittlich etwa 1000 Personen (vor dem Kriege) dauernd mit den vielen in einer Hafenwirtschaft vorkommenden Arbeiten beschäftigt. In Stoßzeiten steigert sich die Zahl der Beschäftigten bis auf 1500 Personen. Die Lohnsumme der in den Basler Häfen beschäftigten Angestellten und Arbeiter beträgt zwischen 4 und 5 Millionen Franken. Diese Erwerbsgelegenheiten sind für die Schweiz zusätzlich und entstanden nicht auf Kosten anderer Erwerbszweige, denn dank der Fortführung der Schiffahrt bis Basel führen die beschäftigten Arbeitskräfte Dienstleistungen aus, die noch vor wenigen Jahren im Ausland auf unsere Kosten erfolgten. Die Heranziehung des Güterumschlages von den ausländischen Häfen hinter unsere Landesgrenze gestattet uns den Einsatz einheimischer Arbeitskräfte zu Lasten fremder Arbeitsmärkte.

Indirekt vermittelt die Rheinschiffahrt ebenfalls viele Beschäftigungsmöglichkeiten, vor allem für das **Baugewerbe** und die **Maschinenindustrie**, die durch den ständig fortschreitenden Ausbau der Hafenanlagen und Umschlagseinrichtungen im Laufe der Zeit viele große Aufträge erhielten und nach dem Kriege wiederum erhalten werden.

Neben dem Baugewerbe verdanken mittelbar die in den Erzlägern am Gonzen und im Fricktal und bei der Asphaltgewinnung im Traverstal beschäftigten Arbeiter ihr Brot der Rheinschiffahrt (wenigstens vor dem Kriege), und zwar deshalb, weil der Export dieser Güter ohne die durch die Rheinschiffahrt gebotene billige Verfrachtungsmöglichkeit gar nicht denkbar wäre.

*

Aus all diesen Erwägungen geht eindeutig hervor, was die Rheinschiffahrt für unser Land bedeutet. Wenn heute unsere Versorgungslage von Tag zu Tag schwie-

riger wird, so ist ein Hauptgrund in der absolut ungenügenden Transportleistungsfähigkeit unseres westlichen Nachbarn zu suchen. Eine wirkliche Besserung wird erst dann eintreten, wenn weitere Zufahrtswägen sich öffnen. So erhält eine baldige etwaige Oeffnung der Rheinroute für unser Land eine ganz besondere Bedeutung. Zur Frage:

«Wann glauben Sie, daß die Rheinschiffahrt wiederum aufgenommen werden kann?»

äußerte sich der Direktor des Rheinschiffahrtsamtes wie folgt:

Der gegenwärtige Krieg hat der Rheinschiffahrt gewaltigen Schaden zugefügt. Nicht nur haben die Rheinstaaten den Großteil ihrer Schiffe verloren. Kanäle, Zufahrtswägen und vor allem die ausgedehnten Hafenanlagen und Umschlagplätze sind zerstört und in Schutt und Asche gelegt. Zudem sind alle großen Rheinbrücken gesprengt worden und liegen mit ihren gewaltigen Eisenkonstruktionen so im Strombett, daß sie an zahlreichen Orten den Rhein für die Schiffahrt sperren. Diese zerstörten Brücken bilden heute unzweifelhaft die **größte Hindernis für die Wiederaufnahme der Rheinschiffahrt**. Dann haben die Amerikaner bereits Brücken über den Rhein geschlagen, deren Konstruktion u. U. ein weiteres Hemmnis für den Schiffsverkehr bilden kann.

Weiterhin ist in der Nähe der Schweizergrenze das Stauwehr des **Kembserwerkes** zerstört. Nach bis jetzt vorliegenden Meldungen sollen aber die großen Schiffahrtsschleusen im Kembserwerk selbst nicht zerstört sein. Vielleicht kann diese Schwierigkeit durch die **Einschaltung des Rhein-Rhone-Kanals von Straßburg bis Basel** weitgehend gemildert werden.

Für die Beurteilung der Möglichkeit einer Wiedereröffnung der Rheinschiffahrt von Rotterdam bis Basel ist die Beantwortung der Frage ausschlaggebend, wie lange es brauchen wird, bis eine durchgehende Fahririnne von mindestens 35 Metern Breite geschaffen ist. Ich glaube, daß dies bei einem zahlreichen Aufwand von Fachleuten und Material in der kurzen Zeit von **wenigen Monaten** möglich sein sollte. Schließlich haben ja auch die Engländer und Amerikaner für die Oeffnung des Schiffsverkehrs auf dem Rhein größtes Interesse, da sie dadurch eine leistungsfähige Nachschublinie erhalten.

Trotz all den Schwierigkeiten dürfen wir aber den Kopf nicht hängen lassen. Gerade in der Ruhe und Stetigkeit, mit der die Wasser des Rheines weiter ihren Weg zwischen kampfumkämpften Ufern zu Tal nehmen, liegt ein Grund zur Zuversicht, daß über kurze Zeit die Natur und die Menschen wieder zu ihren eigentlichen Aufgaben, sich zur friedlichen Produktion und zum Austausch der Güter zurückfinden können.

Für uns ist der Rhein die Verbindung zur Welt. Das Leben und die Wirtschaft unseres Landes sind kaum mehr denkbar ohne den Verkehrsweg Rhein. Darum wird sich die Schweiz mit aller Kraft und Entschlossenheit für die **Wiederherstellung einer Rechtsordnung** auf dem Rhein einsetzen, welche die **volle Freiheit der Schiffahrt** garantiert.



Die Rheinschiffahrt wird und muß ihre große Aufgabe für die Versorgung und den Handel der Schweiz weiter erfüllen.