

Die Schweiz als Drehscheibe der Binnenschifffahrt Europas : Visionen, Pläne, Projekte (1900-1950)

Autor(en): **Hauser, Benedikt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **54 (2004)**

Heft 1

PDF erstellt am: **07.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-81360>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Schweiz als Drehscheibe der Binnenschifffahrt Europas

Visionen, Pläne, Projekte (1900–1950)

Benedikt Hauser

Summary

This essay investigates a topic on Switzerland's political agenda from 1900 to 1950 which has hardly been explored by historians so far. According to a vision developed by engineers and politicians in order to provide Switzerland with the position as a hub of Europe's inland navigation, three major waterways were supposed to cross the country from Basle to the Lake of Constance, to Geneva, and to the Lake of Lucerne. The article examines the major ideas underlying these projects. Special emphasis is given to plans worked out by National Socialist Germany and their effect on Switzerland.

Die Schweiz ist kein Binnenschifffahrtsland. Zwar werden ihre Seen und Flüsse seit jeher von Schiffen befahren. Ein Kanalsystem zum Zweck der Durchführung von Gütertransporten durch die Grossschifffahrt gibt es jedoch bis heute nicht.

Schweizer Binnenschifffahrtspläne sind indessen keine Mangelware. Während Jahren sorgten sie für angeregte Diskussionen und erhitzen die Gemüter weit über den engeren Rahmen der interessierten Kreise hinaus. Davon zeugen unter anderem drei dicke Berichte des Bundesrats von 1956, 1965 und 1971¹ zum Thema einer allfällig durchzuführenden «Beschiffung»² der Schweiz.

Greifen wir das Thema der Schweizer Wasserstrassenpläne auf, so steht dabei die Frage im Vordergrund, von welchen Zielvorstellungen

1 Bundesblatt (Bbl) 1956 I 525ff., 1965 I 1233ff., 1971 II Bd. 1 1ff.

2 Bbl 1956 I 530 (sic).

und Denkansätzen sich ihre Promotoren leiten liessen. Der Beitrag stellt zunächst kurz dar, wie sich die Idee der Grossschifffahrt und der Binnenschifffahrt in der Schweiz verbreitete und wo lokal Aktions-schwerpunkte entstanden. Danach behandelt er die ersten Versuche, die Binnenschifffahrtsinteressen landesweit aufeinander abzustimmen. Schliesslich wird gezeigt, was man konkret unternahm, um einzelne Projekte umzusetzen, und inwiefern sich dabei Kontinuitäten und Verhaltensmuster herausgebildet haben. Nur am Rande gestreift werden die Bereiche der Bau- und Schifffahrtstechnik, der Verkehrsentwicklung und der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen, und auch auf eine Analyse der Akteure und ihrer Interessen als Politiker oder Unternehmer mussten wir aus Platzgründen verzichten. Was die Quellen anbetrifft, so stützen wir uns primär auf Übersichtsdarstellungen³, Verbands- und Fachzeitschriften ab⁴.

1. Ideen und Initiativen (1902–1909)

Den Auftakt zum Anschluss der Schweiz an das Wasserstrassennetz Europas markierte das Jahr 1902, als die Broschüre *Die Ausdehnung der Grossschifffahrt auf dem Rhein von Strassburg nach Basel* des jungen Ingenieurs Rudolf Gelpke⁵ erschien. Sie brachte zu Papier, was ihr Verfasser 1903 vordemonstrieren sollte: Der weit verbreiteten Skepsis zum Trotz bewies er die technische Machbarkeit seiner Idee, indem er mit einem Schraubenschlepper eine Fahrt auf dem damals noch natürlich

3 Barbara Lüem: *Heimathafen Basel. Die Schweizer Rhein- und Hochseeschifffahrt*, Basel 2003. M. Oesterhaus: «Binnenschifffahrts-Probleme», in: *Wasser- und Energiewirtschaft* Nr. 11 1960. Hansrudolf Schwabe: *Die Entwicklung der Schweizerischen Rheinschifffahrt 1904–1954*, Basel 1954. Charles Biermann: *Rhin Rhône Canal. Pour ou contre*, Neuenburg, o.D. [1942]. Gottlieb Lüscher: *Die schweizerischen Binnen-Schifffahrts-Projekte, deren Bedeutung, ihre wirtschaftlichen und technischen Grundlagen, unter Berücksichtigung des Anschlusses an das mitteleuropäische Wasserstrassennetz, mittels eigenem Schweizer Schiffs-park und Einheitskahntyp*, Aarau 1942. H. Bertschinger: «Die Schiffbarmachung der grösseren schweizerischen Flüsse», in: *Die Wasserwirtschaft in der Schweiz*. Hrsg. vom Komitee der Gruppe 34: «Wasserwirtschaft» der Schweiz. Landesausstellung in Bern, Bern 1914. Ernst Utzinger: *Volkswirtschaftliche und firmenpolitische Bedeutung von Wasserstrassen in und zu der Schweiz*, Frauenfeld 1911.

4 *Die Rheinquellen. Oberrheinische Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Verkehr*, 1906–1942 (1943–1997 *Strom und See*, ab 1998 *SVS-Journal*); *Schweizerische Wasserwirtschaft*, Jahrgänge 1909–1918; *Zeitschrift für Binnenschifffahrt*, Jahrgänge 1933–1942; *Des canaux! Des bateaux!* 1920–1943 (ab 1944 *Rhône-Rhin / Rhone-Rhein*); *Le Transhelvétique*, 1943 ff. Auf die Auswertung von Zeitschriften für Ingenieure und Bautechniker und von Publikationen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben wir aus Platzgründen verzichtet. «Schifffahrt» wird im folgenden einheitlich nach neuer Rechtschreibung geschrieben.

5 Zur Person Gelpkes (1873–1940) vgl. Gustav Adolf Wanner: «Am 100. Geburtstag von Rudolf Gelpke», in: *Basler Nachrichten* 6. Oktober 1973, sowie Erich Gruner (Hg.): *Die schweizerische Bundesversammlung 1848–1920*, I Biographien, Bern 1966 S. 447f.

fließenden und als Wildwasser geltenden oberen Rhein von Strassburg nach Basel durchführte⁶. Zweifellos kam Gelpke selbst eine zentrale Bedeutung zu; seine Pioniertat spiegelt aber auch den Kontext seiner Zeit: Zu nennen sind in erster Linie Fortschritte in der Schifffahrtstechnik⁷, die Elektrifizierung⁸ und somit die Stauung von Flüssen, die sich auch durch die Schifffahrt nutzen liess⁹, der Binnenwasserstrassenbau im Ausland¹⁰ und die Annahme, dass man weiterhin von einem ungebremsen hohen Wirtschaftswachstum auszugehen habe: So prognostizierte 1914 eine Studie, dass die Schweizer Bahnen «schon ums Jahr 1925» dem zu erwartenden «vermehrten Güterverkehr» nicht mehr zu genügen vermöchten. Deshalb brauche es «Massengüterbahnen» mit einer Spurweite von «2,5–3 m.» oder «die Binnenschifffahrt auf ... schweizerischen Strömen», die das «billigste Mittel» seien, um diese Aufgabe zu bewältigen¹¹.

Auch die Idee der *Binnenschifffahrt* in der Schweiz wurde massgeblich durch Gelpke mitgeprägt. So hielt er 1907 in Genf einen vielbeachteten und kurz danach auch publizierten Vortrag mit dem Titel *L'importance de la Suisse comme centre du développement des voies navigables de l'Europe centrale*¹². Der Beitrag forderte, den Bau von Kanälen und die Schiffbarmachung von Gewässern in der Schweiz aus überregionaler Perspektive zu betrachten und die Einzelteile zu einem kohärenten Ganzen zu vernetzen. Dazu bräuchte es zunächst ein Wasserstrassensystem Basel–Bodensee, das mit einem Zweigkanal durch das Glatttal bis

6 Dazu vgl. Lüem, Schwabe, Biermann (wie Anm. 3). 1902 veröffentlichte zudem der Ingenieur Giovanni Rusca eine Broschüre, welche dem Thema eines Kanalprojekts Venedig–Locarno gewidmet war. Utzinger, S. 117ff. (wie Anm. 3).

7 So z.B. das Aufkommen des Dieselmotors, wodurch sich eine Verbilligung der Selbstkosten für den Frachtführer ergab. Vgl. *Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft* Bd. II, 1939, S. 306.

8 Zu diesem Thema vgl. David Gugerli: *Redeströme. Zur Elektrifizierung der Schweiz 1880–1914*, Zürich 1996.

9 Oesterhaus, S. 355 (wie Anm. 3). Die Idee, die für Kraftwerke errichteten Stauanlagen für die Binnenschifffahrt zu nutzen, wurde bereits 1892 durch Conrad Zschokke an der Generalsversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins aufgeworfen. Vgl. Lüscher, S. 177 (wie Anm. 3). Zu Zschokkes Schülern am Polytechnikum in Zürich zählte auch Rudolf Gelpke. Vgl. Wanner (wie Anm. 5).

10 Zu nennen sind in erster Linie die damals in Deutschland erbauten Wasserstrassen des Rhein–Herne–Kanals (1906–1914), des Dortmund–Ems–Kanals (1890–1899), des Mittel–landkanals (1916, Eröffnung bis Hannover) und des Nord–Ostsee–Kanals (1887–1914). Vgl. *Handbuch der deutschen Wirtschaftswissenschaft* Bd. 8, hg. von Willi Albers, Stuttgart/Tübingen/Göttingen 1986 S. 233.

11 Bertschinger, S. 120 (wie Anm. 3).

12 «Die Schweiz als Centrum der mitteleuropäischen Schifffahrtsentwicklung», *Basler Nachrichten* 18., 19., 20. April 1907. «L'importance de la Suisse comme centre du développement des voies navigables de l'Europe centrale»: Travail présenté à la Classe d'industrie et de commerce de la Société des Arts de Genève, dans sa séance du 15 avril, Genève 1907.

zur Limmat auch Zürich mit einbeziehen würde. Danach würde man den Rhein ab Klingnau via Brugg, Biel, Neuenburg und Yverdon sowie mittels eines Kanals durch die Ebene der Orbe und das Tal der Venoge¹³ mit dem Genfersee, der Rhone und dadurch auch mit dem Mittelmeer verbinden, womit man wiederum die Voraussetzung geschaffen hätte, um der Schweiz eine Position als «Centrum» oder – neudeutsch formuliert – als *Hub* für ein «mitteleuropäisches Binnenschiffahrtsnetz» von Rotterdam nach Marseille und später vielleicht auch zur Donau zu verleihen¹⁴.

Gelpke bewies damit erneut, dass er es hervorragend verstand, Visionen zu entwerfen, zündende Ideen auf den Punkt zu bringen und die Aufmerksamkeit einer breiten Öffentlichkeit für sich zu gewinnen. Geschickt war auch der Ansatz, von einer einfach strukturierten und punktuell ergänzbaren Gesamtstrategie auszugehen¹⁵ sowie zwischen Nah- und Fernzielen zu unterscheiden. Dadurch gab es ein Modell, das es ermöglichte, Einzelvorstösse in einen übergeordneten Kontext einzureihen und ihre Verwirklichung zu staffeln. Zudem zeichnete es sich durch einen hohen Grad an Abstraktion aus, so dass die Artikulation konkreter Interessen wenig opportun erschien und heikle Punkte vorerst ausgeklammert blieben: Dass Flüsse wegen Eises, tiefer oder hoher Wasserstände unbenutzbar und dass Schleusen kriegsbedingt Objekte der Zerstörung werden können, wurde gar nicht erst erwähnt.

Inwiefern ein direkter Zusammenhang zwischen Gelpkes Vortrag und den kurz danach verstärkt in Erscheinung tretenden Binnenschiffahrtsbestrebungen bestand, muss hier offen bleiben. Tatsache ist, dass 1908 der *Nordostschweizerische Verband für die Schifffahrt Rhein–Bodensee* (NOV) und die *Association romande pour la navigation intérieure* (ARN) mit Sitz in Genf gegründet wurden. Beide Vereinigungen setzten sich das Ziel, ihrer Region einen Grossschiffahrtskanal und einen Meereszugang zu verschaffen. Zum Zweck der Errichtung einer Wasserstrasse vom Genfersee zum Hochrhein konstituierte sich zudem

13 Schon im 17. Jahrhundert war hier ein Kanal erbaut worden, der indes seit 1829 nicht mehr befahren wurde. Vgl. Jürgen Zimmermann: «Ein Traum ging nicht in Erfüllung. Canal d'Entreroches – Ein Stück Schweizer Binnenschiffahrtsgeschichte», in: *Strom und See*, 1988, S. 39ff.

14 *Basler Nachrichten*, 20. 4. 1907. Vgl. auch G[eorges] Autran: *L'importance économique de la voie navigable internationale du Haut-Rhône*, Genf 1912, S. 18 («De Marseille au Rhin et au Danube par la Suisse»).

15 Gelpke, der, wie oben erwähnt (Anm. 9), am Polytechnikum in Zürich studiert hatte, knüpfte damit an die an dieser Hochschule verankerte Tradition des Denkens in «grosstechnischen Systemen» an. Zu dieser Thematik vgl. David Gugerli, Daniel Speich: *Topografien der Nation: Politik, kartografische Ordnung und Landschaft im 19. Jahrhundert*, Zürich 2002, mit Verweisen auf früher zu diesem Thema verfasste Untersuchungen.

1909 das *Syndicat suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin* als rechtlich unabhängiger, sich aber aus Mitgliedern der ARN zusammensetzender, mit ihr kooperierender Verein¹⁶.

Die ersten Verbandstätigkeiten verliefen nach dem Muster des schon seit 1904 bestehenden *Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein (VSO)* in Basel: Zunächst rief man das allgemeine Interesse wach und führte technische Machbarkeitsstudien durch. Danach untersuchte man die wirtschaftlichen Folgen und die Finanzierung des geplanten Bauvorhabens. Wichtigstes Argument für die Errichtung von Binnenwasserstrassen und ihre eigentliche *raison d'être* war die Frachtverbilligung für Massengüter aufgrund der geringeren Beförderungsselbstkosten im Vergleich zur Bahn¹⁷. Zudem erhöhte sich, vom nationalen Standpunkt her betrachtet, die Versorgungssicherheit, während sich aus regionaler Perspektive die Möglichkeit der Schaffung von Standortvorteilen bot¹⁸. Hatte man diese Vorarbeiten abgeschlossen, so war der Weg frei für die Lancierung eines Projekts und dessen Unterstützung durch die öffentliche Hand¹⁹. Am zügigsten kam man dabei in Basel voran, wo man 1906 mit dem Bau eines Hafens begann.

2. Konkurrenz und Kooperation (1910–1918)

Die Tätigkeiten der neuen Vereinigungen sprengten den lokalen Rahmen. Ende 1909 wurde deshalb auf Anregung des NOV der *Schweizerische Wasserwirtschaftsverband* gegründet²⁰. Ziel war die Schaffung einer Dachorganisation, um «die Reibungen zwischen öffentlichen und privaten Interessen, zwischen Kraftnutzung und Schifffahrt zu beseitigen oder doch zu mildern», denn dies könne man «nicht einfach den Behörden überlassen»²¹: Im Vordergrund stand dabei die damals aktuelle Ausgestaltung der eidgenössischen Wasserrechtsgesetzgebung. Mit dem Er-

16 *Schweizerische Wasserwirtschaft* Nr. 15 1909, S. 246, sowie *Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft* Bd. II, Ausgabe 1955, Bern 1955, S. 561. In denselben Kontext ist auch die 1907 erfolgte Gründung der Internationalen Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee in Konstanz einzureihen.

17 Im Unterschied zur Bahn war die Frachtvereinbarung in der Schifffahrt frei und richtete sich somit nach Angebot und Nachfrage. Vgl. *Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft* Bd. II, Ausgabe 1955, Bern 1955, S. 314 sowie *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, 2. Bd., 4. Aufl., Jena 1924, S. 893.

18 Oesterhaus, S. 363 (wie Anm. 3).

19 Die Bundessubventionen beliefen sich 1916 für den NOV und die ARN auf je 10000 und für den VSO auf 15000 Franken. Vgl. *Schweizerische Wasserwirtschaft* Nr. 21/22 1917, S. 121.

20 *Schweizerische Wasserwirtschaft* Nr. 4 1909, S. 39ff.

21 *Schweizerische Wasserwirtschaft* Nr. 4 1909, S. 39f.

lass des Bundesgesetzes vom 22. Dezember 1916 über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte gelang es dann auch, die Beziehungen zwischen Stromerzeugung und Binnenschifffahrt zu regeln. Zudem schuf man bei der Schweizerischen Wasserwirtschaftskommission je eine Abteilung für Wasserkräfte und für Schifffahrt²².

Als schwieriger erwies sich die Koordination der Schifffahrtsverbände unter sich. Zwischen den einzelnen Projekten gab es eine harte Konkurrenz, und zudem wurden Ängste wach, dass man im sich abzeichnenden Standortwettbewerb leer ausgehen könnte, zumal die Ausgangspositionen unterschiedlich waren. Gewiss wäre eine Wasserstrasse Marseille–Genf mit 550 km um einiges kürzer gewesen als die 870 km lange Strecke von Basel nach Rotterdam. Dafür durchfloss der Rhein im Gegensatz zur Rhone stark industrialisierte Gebiete²³. Ferner erforderten die Durchquerung der Stadt Genf²⁴ und die Schlucht von Génissiat unweit der Schweizer Grenze kostenintensive Baumassnahmen, was im übrigen auch für den Hochrhein zutraf. Die Umschiffung der Halbinsel Rheinau und des Rheinfalls verteuerten das Vorhaben markant, womit sich angesichts Randständigkeit der Bodenseeregion rasch grundsätzliche Fragen zum Projekt als solchem stellten. Zudem gab es vehementen Widerstand seitens der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die insbesondere das Vorstossen der Grossschifffahrt ins Mittelland bekämpften: Die Bahn vertrat den Standpunkt, dass der Bau von Kanälen durch die Schweiz ihre Monopolstellung gefährden würde und «eine grosse Schädigung ... des allgemeinen Wohlstandes» zur Folge hätte, denn als Regiebetrieb des Bundes seien die SBB Bestandteil des Schweizer Nationalvermögens²⁵. Der Bundesrat trug diesen Bedenken Rechnung, indem er die Binnenschifffahrt zwar grundsätzlich begrüßte, gleichzeitig aber auch das Vorhandensein von Wasserstrassen, die durchgehend vom Meer bis zur Landesgrenze schiffbar waren, zur dafür erforderlichen Vorbedingung erklärte²⁶.

22 *Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft* Bd. II, Ausgabe 1955, Bern 1955, S. 316, sowie *Schweizerische Wasserwirtschaft* Nr. 1/2 1917, S. 11ff.

23 André Jaccard: *La Suisse et la navigation fluviale*, Genf 1943, S. 5. Jaccard war Mitarbeiter des Bundesamts für Wasserwirtschaft.

24 *Schweizer Wasserwirtschaft* Nr. 11 1911, S. 161, sowie 7^e rapport du Syndicat suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin, Genf 1916 (mit beigehefteter Kartenzeichnung).

25 *Schweizerische Wasserwirtschaft* Nr. 2 1909, S. 309ff.

26 *Schweizerische Wasserwirtschaft* Nr. 5 1910, S. 76f. sowie Utzinger S. 83 (wie Anm. 3). Mit durchgehend vom Meer bis zur Schweizer Landesgrenze befahrbaren Wasserstrassen als Grundvoraussetzung für die Binnenschifffahrt hatten sich die SBB schliesslich einverstanden erklärt.

Vor diesem Hintergrund konzentrierten sich die drei Verbände auf die Schaffung eines Wettbewerbsvorsprungs, was u.a. zur Folge hatte, dass sich die binnenschweizerische Kooperation auf Zweckallianzen sowie auf allgemein gehaltene Öffentlichkeitsauftritte beschränkte²⁷ und generell von Zurückhaltung, wenn nicht gar von Misstrauen geprägt war: So lehnte der NOV eine Zusammenarbeit mit der Westschweiz ab, da er zunächst die Hochrheinschifffahrt verwirklicht sehen wollte²⁸. Und unterstützte man in Basel die Bestrebungen des NOV, so tat man dies vor allem aus dem Grund, weil Baden, Württemberg und Bayern nur dann Interesse für eine Wasserstrasse von Strassburg bis zur Schweizer Grenze zeigten, wenn die Eidgenossenschaft Hand zur Schiffbarmachung des Hochrheins bot²⁹.

Umso aufmerksamer verfolgte man die Entwicklungen im Ausland. So kooperierten der VSO und der NOV eng mit der *Internationalen Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee* in Konstanz, mit der die beiden Verbände ein gemeinsames Vereinsorgan, *Die Rheinquellen*, herausgaben³⁰. Der Präsident des NOV, Alfred Hautle-Haettenschwyler, lobbyierte zudem in Berlin, wo er 1911 vor dem Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt referierte. In eindringlichen Worten warnte er vor der «Gefahr», die Süddeutschland «in Anbetracht der französisch-westschweizerischen Bestrebungen» zur Förderung der Rhoneschifffahrt drohe. Deutschland würde sich «ein grosses Kulturverdienst» erwerben, hielt der Schweizer Redner fest, wenn es den Binnenwasserstrassenbau gezielt vorantriebe, denn dadurch werde der «vom Reiche festgehaltene Weltfriede» gefestigt. Zum Schluss schlug Hautle vor, der transnationalen Dachorganisation der Mittelmächte, dem *Deutsch-Österreich-Ungarischen Verband für Binnenschifffahrt*, die erweiterte Bezeichnung «*Deutsch-Österreichisch-Ungarischer-Schweizerischer Verband für Binnenschifffahrt*» zu verleihen³¹. Dem Antrag wurde stattgegeben, und noch im selben Jahr trat die Vereinigung unter ihrem neuen Namen auf³².

27 So wurde an der Landesausstellung von 1914 eine viel besuchte Schau zur Binnenschifffahrt durchgeführt, in deren Rahmen der erste schweizerischen Binnenschifffahrtstag stattfand. Vgl. *Die Rheinquellen* Nr. 7–9 1914, S. 145.

28 *Schweizerische Wasserwirtschaft* Nr. 2 1909, S. 16.

29 *Schweizerische Wasserwirtschaft* Nr. 8 1911, S. 117ff. (Bericht über die Verhandlungen der Handels- und Industriegruppe der Bundesversammlung).

30 Vgl. *Die Rheinquellen* Nr. 3 1908, S. 25.

31 Das Referat ist abgedruckt in: *Verbandsschrift* Nr. 8 des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schifffahrt Rhein–Bodensee in Goldach, o.O., o.D. [Goldach, 1910]. Zitate S. 3, 7, 10, 16.

32 Vgl. NOV *Verbandsschrift* Nr. 14: «Was hat die Schweiz von der Fortführung der Rheinschifffahrt bis zum Bodensee zu erwarten?» Vortrag gehalten in der III. Jahresversamm-

Direktkontakte zum Ausland suchte auch der Präsident der *Association romande pour la navigation intérieure (ARN)*, Georges Autran. Er propagierte 1912 die Schaffung einer «entente internationale entre la France et la Suisse» und regte die Gründung eines *Comité franco-suisse du Haut-Rhône* an³³. Während des Ersten Weltkriegs wurde er in Paris von Transportminister Edouard Herriot empfangen und überreichte ihm ein Memorandum für die Schiffbarmachung der oberen Rhone³⁴. Projekte gab es ebenfalls in Basel und im Tessin. Im Vordergrund standen dabei Pläne für eine Kanalisierung des Po und den Bau eines Anschlusskanals bis zum Langensee mit einem Hafen in Locarno sowie die 1916 von Gelpke lancierte Idee «eines schiffbaren Vorstosses ... gegen das Gotthardmassiv»: Die sogenannte «schweizerische Rhein-Gotthard-Wasserstrasse» würde dabei als «eigentliche südliche Fortsetzung der Rheinroute Rotterdam–Basel» fungieren. Konkret schlug Gelpke vor, die Reuss zu kanalisieren und die Grossschifffahrt durch den Zugersee oder über Luzern bis zum Endpunkt Flüelen zu verlängern, wo der Umlad auf die Gotthardbahn zu erfolgen hätte (vgl. Abbildung 1)³⁵. Nicht untätig blieb schliesslich auch der Bundesrat, der sich primär für einen zweiten Wasserstrassenzugang zum Meer interessierte. So legte im Vorfeld der Konferenz von Versailles Bundesrat Felix Calonder dem Schweizer Geschäftsträger in Washington nahe, direkt im Weissen Haus vorstellig zu werden, um Präsident Wilson zu veranlassen, Druck auf Frankreich zur Kanalisierung der Rhone bis zur Schweizer Grenze auszuüben³⁶.

Dass man die Zusammenarbeit mit dem Ausland suchte, um seine Position gegenüber anderen Landesteilen und Staaten zu verstärken, wurde offensichtlich nicht als illoyal oder gar als anstössig empfunden. Ausschlaggebend war vielmehr die Praxis der eigenständigen Erarbei-

lung des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schifffahrt Rhein–Bodensee am 1. Oktober 1911 von A[ugust Alvin Bernhard Christian Egon] Rágóczy, Generalsekretär des Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschifffahrt, o.O., o.D. [Goldach 1911].

33 *L'importance économique de la voie navigable internationale du Haut-Rhône*, Genf 1912, S. 19.

34 *Schweizerische Wasserwirtschaft* Nr. 13/14 1917, S. 81.

35 *Schweizerische Wasserwirtschaft, Mitteilungen des Reussverbandes*. 1. Jg. Nr. 2 1916, S. 7ff. Durch die Blockade der Entente-Staaten Frankreich und Grossbritannien verlagerten sich die Güterströme von und nach der Schweiz von den Nordseehäfen nach Genua. Vgl. Dario Gerardi: «Un aspect des relations économiques italo-suisse au XX^e siècle: la Suisse et l'utilisation du port de Gênes (1914–1950)», in: *Relations internationales*, Nr. 113, 2003, S. 61f.

36 *Diplomatische Dokumente der Schweiz* Bd. 6 Nr. 448, Annexe, S. 796ff. Für weiterführende Angaben zu dieser Thematik vgl. Georg Kreis: «L'accès à la mer: le cas de la Suisse», in: *Relations internationales*, o.O., Winter 1989, S. 443–455. Reprint in: ders.: *Vorgeschichten zur Gegenwart. Ausgewählte Aufsätze*, Bd. 1, Basel 2003, S. 483–492.

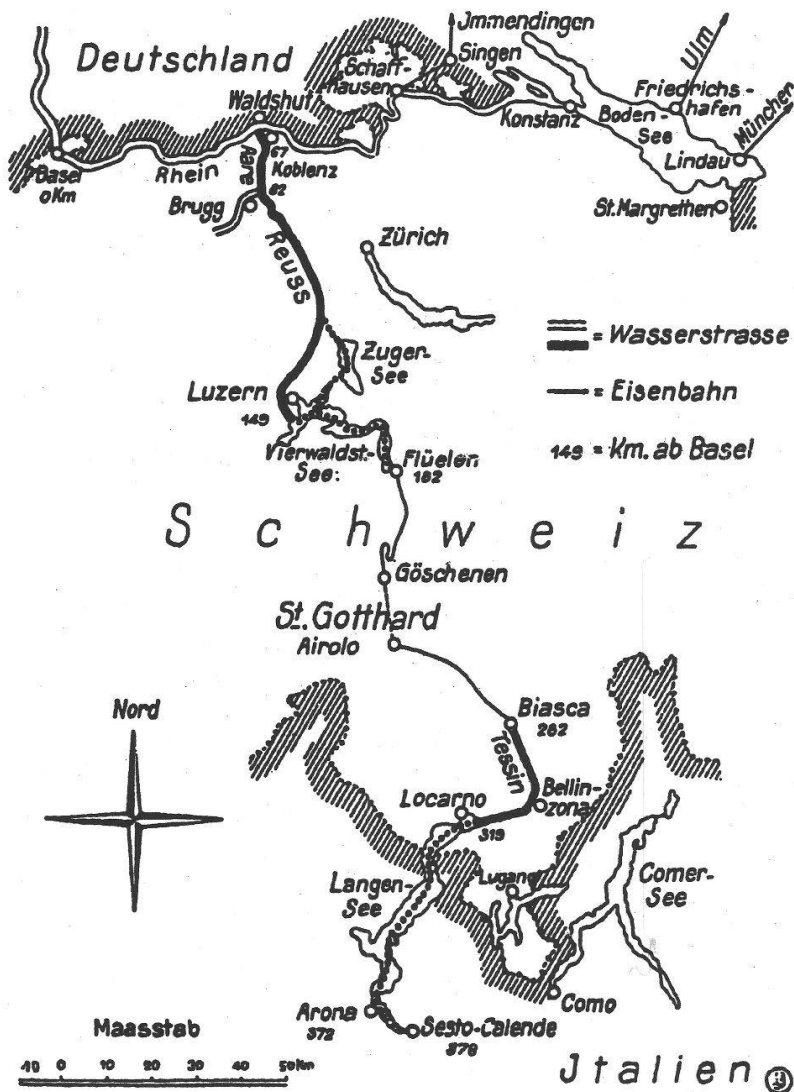


Abbildung 1. Grossschifffahrt auf der Reuss, dem Vierwaldstättersee und dem Ticino: Projektskizze zur Rhein-Gotthard-Wasserstrasse von Rudolf Gelpke (Schweizerische Wasserwirtschaft, Mitteilungen des Reussverbandes, 10. Juli 1916, S. 13).

tung «spezifischer Lösungen für konkrete Probleme»³⁷. Sich zuspitzende Sachzwänge, besondere Ereignisse und weltpolitische Entwicklungen wurden primär in Funktion des eigenen Projekts betrachtet und im Wettbewerb als Gelegenheit genutzt, um die Wahrnehmung von Interessen zu intensivieren und die Zielerreichung zu beschleunigen. Auf dem Gebiet der Landesversorgung und insbesondere der grenzüberschreitenden Logistik hatte dabei der Erste Weltkrieg gezeigt, dass dringender Handlungsbedarf bestand, denn man hatte es wie in vielen anderen Bereichen unterlassen, Massnahmen für den Fall eines länger

37 Thomas Gees, Andreas Kellerhals-Maeder, Daniela Meier: *Die Verwaltung der schweizerischen Aussenpolitik 1914–1978. Bundesrat und Bundesverwaltung: Entscheidprozesse und Netzwerke in der Landwirtschafts- und Umweltaussenpolitik*, Zürich 2002, S. 234.

andauernden Kriegs zu treffen³⁸, was mangels einer eigenen Flotte mehrfach prekäre Engpässe bei der Rohstoff- und der Lebensmittelzufuhr zur Folge hatte und die Abhängigkeit vom Ausland drastisch erhöhte: So gewährte «ein Nachbarland» der Schweiz nur dann vergünstigte Bahntransittarife für Rohstoffe aus Übersee, «wenn dadurch der Absatz eigener Erzeugnisse nicht gefährdet war»³⁹.

Die Vorlage für die Aufnahme eines Schifffahrtsartikels in die Bundesverfassung, die der Bundesrat 1917 den Räten unterbreitete, war denn auch weitgehend unbestritten⁴⁰. Er schuf eine klare Rechtsgrundlage und bot der Landesregierung die Gelegenheit, sich in ihrer Politik durch das Volk bestätigen zu lassen⁴¹. Was die Binnenschifffahrt anbelangt, so betonte der Bundesrat erneut den Grundsatz, dass solche Wasserwege «nur als Fortsetzung der Zufahrtsstrasse vom Auslande her ... und erst nachdem diese ... den Betrieb aufgenommen haben» in Frage kämen. Zudem müsse man über die «technische, wirtschaftliche und finanzielle Tragweite ... hinreichend orientiert» sein⁴². Die Räte nahmen die Vorlage ohne Gegenstimme an, und auch der Souverän stimmte ihr grossmehrheitlich zu⁴³.

3. Pläne und Projekte (1919–1950)

3.1 Durchbruch und erste Erfolge

Nach dem Ersten Weltkrieg konzentrierte sich der Bundesrat zunächst darauf, der Schweiz den Status eines Rheinanliegerstaates zu verschaffen. Der Durchbruch gelang: Im Friedensvertrag von Versailles wurde die Eidgenossenschaft zum Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ernannt, womit sie über einen abgabefreien Zugang zu den Weltmeeren verfügte⁴⁴.

38 Vgl. Heinz Ochsenbein: *Die verlorene Wirtschaftsfreiheit 1914–1918. Methoden ausländischer Wirtschaftskontrollen über die Schweiz*, Bern 1971, S. 15ff.

39 «Die Schweiz war ... völlig vom guten Willen der Eisenbahnverwaltungen der Nachbarländer abhängig.» *Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft* Bd. II, Bern 1939, S. 305. Anzunehmen ist, dass es sich beim nicht genannten «Nachbarland» um Deutschland handelte und dass der Autor dieser Zeilen oder die Herausgeber angesichts des damaligen internationalen Kontexts von einer namentlichen Erwähnung absahen.

40 BV 1874 Art. 24^{ter} («Die Gesetzgebung über die Schifffahrt ist Sache des Bundes»).

41 Vgl. die Ausführungen des Bundesrates in der Botschaft vom 20. Oktober 1917 (Bbl 1917 IV 296ff.).

42 Bbl 1917 IV 306 und 312.

43 Mit rund 400 000 Ja gegenüber rund 76 000 Nein. Alle Stände stimmten zu (Bbl 1956 I 526).

44 Die Wiener Akte von 1815 und die Mannheimer Akte von 1863 gewährleisteten die Freiheit und die Gleichberechtigung der Schiffe aller Nationen auf dem Rhein. Zu dieser Thematik und sowie zu den Verhandlungen der Jahre 1919ff. vgl. Lüem, S. 28ff. (wie Anm. 3), Kreis (wie Anm. 36), sowie Antoine Fleury: «Le statut du Rhin et les relations franco-

Weitere wichtige Schritte waren die Erweiterung der Hafenanlagen in Basel, der 1923 in Angriff genommene Bau des Canal d'Alsace, welcher der Schifffahrt zu verbesserten Fahrwasserverhältnissen verhalf, sowie der Abschluss des Rheinregulierungsvertrages zwischen Deutschland und der Schweiz im Jahre 1929. Der Staatsvertrag legte unter anderem fest, dass mit der Regulierung des Rheins zwischen Istein und Strassburg/Kehl umgehend zu beginnen sei, wobei die Schweiz 60% der Kosten übernahm und Gesamtaufwendungen von rund 60 Mio. Franken erbrachte⁴⁵. Auch wenn sich nicht alle Erwartungen erfüllten und beispielsweise der erhoffte Zuzug von Unternehmen an das Rheinknie unterblieb, so nahm das per Schiff spedierte Gütervolumen laufend zu und umfasste 1937 rund einen Drittel der Gesamtmenge des schweizerischen Aussenhandels⁴⁶.

Der Bundesrat verfolgte zudem weiterhin das Ziel der Schaffung eines Wasserstrassenzuganges von Genf zum Mittelmeer, wobei Frankreich zur Förderung der Stromerzeugung an der Rhone die Erhöhung der Speicherkapazität des Genfersees zur Vorbedingung machte. Die dafür erforderlichen umfangreichen Vorarbeiten wurden 1939 abgeschlossen, so dass man noch im selben Jahr bilaterale Verhandlungen aufnahm, die jedoch nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs unterbrochen wurden⁴⁷. Was den Hochrhein anbetrifft, so hatte sich die Schweiz im soeben erwähnten Vertrag von 1929 gegenüber Deutschland verpflichtet, die Ausführung einer Grossschifffahrtsstrasse von Basel bis zum Bodensee zu fördern, und zwar «sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse es möglich erscheinen lassen»⁴⁸. In der Folge wurde unter der Leitung des Bundesamts für Wasserwirtschaft ein Bauprojekt erstellt, das 1941 abgeschlossen wurde⁴⁹. Vorsorglich hatte zudem der Bundesrat 1923 festgelegt, bei welchen Streckenabschnitten an Schwei-

suisses après la première guerre mondiale», in: *Aspects des rapports entre la France et la Suisse*. Actes du Colloque de Neuchâtel, 10–12 septembre 1981, Neuenburg 1982, S. 137–153.

45 Alfred Schaller: «Die Entwicklung der Schifffahrt vom Meer nach Basel», in: *Wasser und Energiewirtschaft* Nr. 11 1960, S. 339.

46 Charles Biermann: *Rhin Rhône Canal. Pour ou contre*, Neuenburg o.D. [1942] S. 21ff.

47 Vgl. André Jaccard: *La Suisse et la navigation fluviale*, Genf 1943, S. 8, sowie Biermann (wie Anm. 46).

48 *Schaffhauser Kantonsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts*, Bd. 2, Schaffhausen 2002, S. 1166.

49 Vgl. Carl Mutzner: «Über Ausbau und Betrieb der Rheinschifffahrtsstrasse Basel–Bodensee», in: *Die Rheinquellen* 1941 Heft 4. Mutzner war Direktor des Bundesamts für Wasserwirtschaft. Die Baukosten für die zu errichtenden Schifffahrtsanlagen wurden auf 220 Mio. Fr. veranschlagt. Vgl. *Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft* Bd. II, Ausgabe 1955 Bern 1955 S. 561.

zer Flüssen auf eine eventuelle Nutzung durch die Grossschifffahrt Rücksicht zu nehmen war⁵⁰.

3.2 Im Sog der Wasserstrassenpolitik NS-Deutschlands

Das Thema blieb somit weiterhin aktuell, auch wenn die Wirtschaftslage die Hoffnungen auf die rasche Umsetzung von Grossprojekten vorerst dämpfte. Erneuten Auftrieb erhielt es nach der Machtergreifung Hitlers. Signalwirkung hatte dabei der 1933 in Angriff genommene Neubau des 40 km langen Kloditzkanals in Schlesien von Gleiwitz nach Cosel an der Oder, der nach Hitler selbst benannt wurde⁵¹. Die Wasserstrasse, die ursprünglich als Massnahme zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit gedacht war, wurde zum Symbol für den Anbruch einer neuen Zeit: Wie Wasserstrassendirektor Georg Franzius festhielt, hatte er dem «Führer» die Bitte unterbreitet, dass der Kanal «als erstes grosses technisches Werk ... [seiner] Fürsorge für den deutschen Osten ... den Namen Adolf-Hitler-Kanal» trage. Der Kanal sei «aus dem Führerwillen» entstanden, und ausschlaggebend gewesen seien dabei nicht die Idee einer «Kapitalanlage», sondern die «Grenz- und Volkstumpolitik» und somit das Ziel, diesen «äussersten Zipfel des deutschen Volkes ... dem Reiche zu erhalten»⁵².

Mit dieser Argumentation eröffneten sich neue Perspektiven. Hatte man noch 10 Jahre zuvor betont, dass eine «Daseinsberechtigung» von Binnenwasserstrassen nur dann gegeben sei, wenn sie die Aufgabe des Gütertransports «billiger» lösten als die Bahn⁵³, so entfiel fortan der Zwang, den Bau eines Kanals ökonomisch zu begründen. Wie der Geschäftsführer des Rheinschifffahrtverbandes Konstanz 1938 zu verstehen gab, habe «Reichskanzler Adolf Hitler erklärt ..., dass Geld nur eine Ausweisung auf geleistete Arbeit sei, und Arbeit gebe es beim Hochrheinausbau in Hülle und Fülle»⁵⁴. Zudem liessen die Ausschaltung des Parlaments⁵⁵ und die territoriale Expansion des «Dritten

50 Bundesratsbeschluss vom 4. 4. 1923 betr. die schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken. Abgedruckt in: Bbl 1923 I 782ff.

51 Heute Kanal Gliwicz. Vgl. *Enzyklopädie des Nationalsozialismus*, hg. von Wolfgang Benz, Hermann Graml und Hermann Weiss, Stuttgart 1997, S. 346. Auf welche Absichten und Überlegungen das Interesse der NS-Regierung für die Binnenschifffahrt zurückzuführen ist, wurde unseres Wissens bis anhin noch nicht zusammenfassend untersucht.

52 *Zeitschrift für Binnenschifffahrt* September 1939, S. 20. Der «Führerwille» war ein zentrales Element des NS-Staats- und Rechtsverständnisses. Der Begriff sollte zum Ausdruck bringen, dass Hitler den Willen des deutschen Volkes personifizierte. Vgl. *Enzyklopädie des Nationalsozialismus*, hg. von Wolfgang Benz, Hermann Graml und Hermann Weiss, Stuttgart 1997, S. 475.

53 *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, 2. Bd., 4. Aufl., Jena 1924, S. 893.

54 *Die Rheinquellen* Nr. 4 1938, S. 59.

Reichs» Planungen in schier unbegrenzten Dimensionen möglich werden. So kam die *Zeitschrift für Binnenschifffahrt* nach dem «Anschluss» Österreichs und vor dem Hintergrund der vermehrten Ausrichtung des deutschen Aussenhandels auf den Balkanraum zum Schluss, dass nunmehr der Weg «zum grossdeutschen Wasserstrassennetz der Zukunft» einzuschlagen sei: Mit dem zu schaffenden «Verkehrssystem Rhein–Donau» würde letztere «ein deutscher Mississippi,» und «vielleicht [würde] gar der Verkehrswert der Grossen Seen in Nordamerika noch übertroffen», wenn man das System «durch die Herstellung des Grossschifffahrtsweges Basel–Konstanz sowie durch einen ... Kanal zwischen Bodensee und der oberen Donau» ergänze⁵⁶. Nach der Zerschlagung Polens und der Niederlage Frankreichs erweiterte sich der Planungshorizont erneut: Leitidee war fortan die kontinentale Hegemonie⁵⁷, so dass die Verkehrsexperten angehalten wurden, «von grosszügigen Grossraumideen» auszugehen und «die Verbindung der natürlichen Wasserläufe als Grundlage einer geschlossenen Schifffahrt ... der europäischen Grossraumwirtschaft» zu betrachten⁵⁸. Ein erster entsprechender Schritt erfolgte mit dem ins Auge gefassten Ausbau der Weichsel, «dieses grossen Urstromes [,] zum Kulturstrom des deutschen Ost- raumes», wie es eine 1940 von Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller und Generalgouverneur Hans Frank unterzeichnete Vereinbarung festhielt⁵⁹.

55 Der Bau von Binnenschifffahrtskanälen war innenpolitisch nicht unumstritten. Er stiess 1901 im Reichstag bei Vertretern des ländlichen Preussens auf Widerstand. Die «Kanalrebell» befürchteten einen Preiserfall für ihre Agrarprodukte. Vgl. Michael Stürmer: *Das ruhelose Reich. Deutschland 1866–1918. Die Deutschen und ihre Nation* Bd. 3, 1983, S. 321.

56 *Zeitschrift für Binnenschifffahrt* Juli/August 1939, S. 254.

57 Zur Thematik der Grossraumwirtschaft und der NS-Nachkriegsplanung vgl. Marc Bug- geln: «Währungspläne für die europäische Grossraumwirtschaft. Die Diskussion der nation- alsozialistischen Wirtschaftsexperten über ein zukünftiges europäisches Zahlungssys- tem», in: *Beiträge zur Geschichte des Nationalsozialismus* 18. Europäische Integration, Göttingen 2002.

58 «Dieses geplante deutsche Wasserstrassennetz wird den Kern bilden für eine europäische Grossraumwirtschaft.» *Zeitschrift für Binnenschifffahrt* September/Okttober 1941, S. 130. Der Artikel bezieht sich auf Beiträge des Jahrbuchs der Gesellschaft für europäische Wirt- schaftsplannung und Grossraumwirtschaft e.V. in Berlin von Staatssekretär Gustav Koenigs und Werner Daitz.

59 «Die Weichsel als Schifffahrtsstrasse des deutschen Ostraums». *Zeitschrift für Binnen- schifffahrt* Mai/Juni 1941, S. 69. In Tat und Wahrheit wurde die Grossschifffahrt zum In- strument der Nazi-Barbarei. Sie diente als Transportmittel im Rahmen der «völkischen Flurbereinigung» und war Bestandteil der Planung der nationalsozialistischen Vernich- tungspolitik. Vgl. *Zeitschrift für Binnenschifffahrt* April 1941, S. 55ff. (illustrierte Reporta- ge über die Umsiedelung von Volksdeutschen aus Bessarabien), sowie Götz Aly: «End- lösung». *Völkerverschiebung und der Mord an den europäischen Juden*, Frankfurt a.M. 1996, S. 340ff. (Prüfung der Möglichkeit der Deportation von Juden auf Wasserwegen in Auffanglager im Osten Europas).

Das Kriegsgeschehen und die Grossraumplanungen der Nazis wirkten sich auch in der Schweiz auf die Projektierung von Schifffahrtswegen aus. So kam Ende 1940 eine lebhafte Kanalbaudiskussion in Gang. Treibende Kraft waren dabei die Schifffahrtsverbände der Westschweiz⁶⁰. Man hielt den Krieg offensichtlich vorerst für beendet und betonte, dass es nunmehr gelte, sich prospektiv auf den Wiederaufbau und die Neuordnung Europas auszurichten, in deren Rahmen man sich eine vielversprechende Verlagerung der Güterströme erhoffte⁶¹. So hatte der deutsche Überfall auf Frankreich, Belgien und die Niederlande infolge zahlreicher Zerstörungen von Schleusen und Brücken die Schifffahrt dieser Länder über weite Strecken zum Erliegen gebracht. Hinzu kam, dass infolge der Blockade durch die Alliierten Mittelmeerhäfen wie Genua stark an Bedeutung für die Versorgung der Schweiz mit Gütern aus Übersee gewannen⁶². Vor diesem Hintergrund stieg ebenfalls der potenzielle Stellenwert der Achse Marseille–Genf⁶³, was wiederum der Idee des Kanals vom Genfersee durch das Mittelland, des sogenannten *canal transhelvétique*, Auftrieb verlieh: Die Wasserstrasse, die Gelpke, wie bereits erwähnt, schon 1907 vorgeschlagen hatte, würde der Eidgenossenschaft eine Drehscheibenfunktion zwischen dem Mittelmeer, der Rhone, dem Rhein, der Donau und dem Schwarzen Meer verschaffen, und zudem könnte der Kanal nun auch als Zufahrt zum geplanten Wasserstrassennetz in Osteuropa dienen (vgl. Abbildung 2): «C'est à nous ... de saisir ... l'occasion unique d'être plus encore qu'autrefois la 'plaque tournante de l'Europe'», lautete Ende 1940 der Befund der *Association Suisse pour la navigation du Rhône au Rhin*⁶⁴. Die Forderung fand die Unterstützung der Waadtländer Handelskammer, die im Mai 1941 verlangte, die Gunst der Stunde zu nutzen und unabhängig vom Ausgang

60 Was die Kanalisierung des Hochrheins anbetrifft, so verhielt sich der NOV zur damaligen Zeit im Vergleich zu den Westschweizer Vereinigungen ruhiger. Die Projektierungsarbeiten standen kurz vor dem Abschluss (vgl. oben Anm. 49), und die Realisierung dieses Projekts galt für viele als sicher. Das *Goldene Buch* der Landesausstellung von 1939 (Zürich 1939) hielt beispielsweise fest: «So wird sich auch die Ausgestaltung des Hochrheins zum Grossschifffahrtsweg in näherer oder fernerer Zukunft durchsetzen», da der technische Fortschritt nicht aufzuhalten sei (S. 116ff.).

61 Vgl. Alfred Dubois: *S.O.S.! Le Transhelvétique*, Lausanne 1941, S. 13f.

62 Vgl. Dario Gerardi: «Un aspect des relations économiques italo-suisse au XX^e siècle: la Suisse et l'utilisation du port de Gênes (1914–1950)», in: *Relations internationales* Nr. 113, 2003, S. 63ff., sowie UEK: *Die Schweiz, der Nationalsozialismus und der Zweite Weltkrieg*, Zürich 2002, S. 232.

63 In der Broschüre von A. Dubois (wie Anm. 61) wurde ausdrücklich betont, dass sich im Hinblick auf das nun wieder aufzubauende Europa den Mittelmeerhäfen und somit der Rhone gerade auch wegen der Zerstörungen der Häfen am Ärmelkanal vielversprechende Chancen boten.

64 *Des canaux! Des bateaux!* Novembre–Décembre 1940, S. 245.

der mit Frankreich noch zu führenden Verhandlungen über die Schiffbarmachung der Rhone umgehend mit dem Bau des Transhelvétique zu beginnen⁶⁵. Ähnliche Bestrebungen gab es im Tessin: Hier stand das 1938 neu lancierte Po-Kanalprojekt mit Locarno als Schnittstelle zur Gotthardbahn im Vordergrund⁶⁶. Nicht untätig blieben schliesslich die Schifffahrtsvertreter Basels, die um ihre exklusive Position als *beati possidentes* fürchteten und primär wohl deshalb die Idee der Rhein-Gotthard-Wasserstrasse neu aufleben liessen: «Die Weltstrasse muss durch das Urnerland, wie der Suezkanal durch das Land der Pyramiden», hielt Rheinschifffahrtsdirektor Jaquet 1941 fest⁶⁷.

3.3 Vom Neuen Europa zur EU

Wir sehen davon ab, der Frage nachzugehen, ob es jemals realistisch war, diese Projekte zu verwirklichen. Hingewiesen sei vielmehr auf folgende drei Punkte:

1) Es wäre falsch, die 1940 lancierten Binnenschifffahrtspläne als Hirngespinnste weltfremder Phantasten abzutun. Man nahm die Sache sehr wohl ernst und unterzog die Projekte ausführlichen Überprüfungen. Es gelang den Promotoren auch, das Interesse einer breiten Öffentlichkeit für sich zu gewinnen. Davon zeugen Aktionen wie der erste – symbolisch zu verstehende – Spatenstich zum transhelvetischen Kanal von Sommer 1941 durch 400 junge Pioniere⁶⁸ oder vier Sonderbeilagen in der *Gazette de Lausanne*, die das Thema breit behandelten und auf ein beachtliches Insertionsvolumen prominenter Unternehmen mit eigens auf die Schifffahrt ausgerichteten Werbesujets zählen konnten⁶⁹. Dieser Sachverhalt ist insofern aufschlussreich, als er zeigt, dass das

65 *Des canaux! Des bateaux!* Juillet–Août 1941, S. 305.

66 Veröffentlichungen der UEK Bd. 22, Zürich 2001, S. 70ff.

67 Nicolas Jaquet: «Grundzüge einer schweizerischen Schifffahrtspolitik», in: *Schweizerische Wirtschaftsfragen. Festgabe für Fritz Mangold*, Basel 1941, S. 103. Die gleichen Argumente vertrat der Direktor des Rheinschifffahrtsamts Basel. Vgl. *Die Rheinquellen* Nr. 1, März 1942, S. 1ff. Auf die Darstellung der Position der SBB wird hier verzichtet. Dazu vgl. Gilles Forster: *Transit ferroviaire à travers la Suisse (1939–1945)*, Veröffentlichungen der UEK Bd. 4, Zürich 2001, S. 134.

68 *Des canaux! Des bateaux!* Juillet–Août 1941, S. 305.

69 *Gazette de Lausanne*, 30 juin, 1^{er}, 2, 3 juillet 1941. Vgl. den Text des SBG-Inserats vom 2. Juli: «Les promoteurs de la construction d'une voie navigable reliant le Rhône au Rhin s'efforcent d'amener à la Suisse un nouveau trafic. De même, notre établissement cherche constamment des possibilités nouvelles pour le commerce extérieur de notre pays.» Der Präsident der Generaldirektion der SBG, Alfred Schaefer, lehnte die Finanzierung solcher Kanalprojekte ab, wies aber bspw. die Filiale Locarno der Bank an, die lokalen Bestrebungen mit kleinen Beträgen zu unterstützen, um zu verhindern, dass sich die Konkurrenz des populären Themas annahm. Vgl. Veröffentlichungen der UEK Bd. 22, Zürich 2001, S. 73. Ein am 25. Juni 1941 in der Rubrik «Technik» der *NZZ* zum Transhelvétique publizierter Artikel lässt sodann auf eine gezielte PR-Aktion schliessen.

Neue Europa in der Schweiz auch als Chance wahrgenommen wurde und insbesondere strukturschwachen Regionen die Möglichkeit zu bieten schien, sich vielversprechende Standortvorteile zu verschaffen. Dass die Errichtung einer Wasserstrasse durch das Mittelland zum damaligen Zeitpunkt die Gefahr zusätzlicher Pressionen durch NS-Deutschland in sich barg⁷⁰, nahmen ihre Initianten dabei offenbar in Kauf.

2) Vorherrschend waren wiederum transnationale Handlungsansätze. Man richtete sich auf den internationalen Kontext aus und diente sich dabei dem Neuen Europa gleichsam an. Wie es 1941 ein Beitrag der *Gazette de Lausanne* ausdrückte, wurde der Kanal als «élément essentiel de l'intégration de la Suisse dans l'ordre européen en gestion»⁷¹ betrachtet. Die Initiative ging dabei nicht etwa von Deutschland aus, das dem *Transhelvétique* kaum Beachtung schenkte⁷², sondern von dessen Promotoren in der Schweiz, die dadurch versuchten, ihr Bauvorhaben trotz der Zurückhaltung des Bundes⁷³ und des geringen Interesses Frankreichs⁷⁴ durchzusetzen.

3) Auch wenn man sehr wohl wusste, in welchen allgemeinen Kontext die NS-Wasserstrassenpolitik einzureihen war, so wurde dieser Punkt – wenn überhaupt – meist nur beiläufig gestreift. Wie es der Direktor des Rheinschiffahrtsamts Basel, Alfred Schaller, 1946 rückblickend formulierte, war bei den Schifffahrtsvertretern des «Dritten Reichs» der «unbändige Wille nach Macht und Hegemonie» trotz vordergründig «höflichen Worten» unverkennbar⁷⁵. Während des Zweiten

70 Zu Recht wies Biermann (vgl. Anm. 46) 1942 darauf hin, dass ein ohne Mittelmeeranschluss erstellter transhelvetischer Kanal die Erpressbarkeit der Schweiz durch Deutschland erhöht hätte und die Gefahr einer Satellisierung in sich barg (S. 58). Dazu vgl. auch Vgl. C[arl] Mutzner: «Le projet de mise en navigabilité du Rhône et le programme d'étude pour la liaison Léman-Rhin». Extrait du *Bulletin technique de la Suisse romande*, 14 et 28 avril 1945, S. 35.

71 *Gazette de Lausanne*, 30 juin 1941. A. Paris, ingénieur. Président de la section vaudoise Rhône-Rhin.

72 Vgl. *Zeitschrift für Binnenschifffahrt* 1940 und 1941. Thematisch dominieren Beiträge über geplante Kanäle im östlichen Europa.

73 So hatte Bundesrat Marcel Pilet-Golaz 1939 am Schweizer Wasserwirtschaftstag der Landesausstellung betont, dass dem Bau von Binnenwasserstrassen in der Schweiz «mit aller Zurückhaltung» zu begegnen sei und dass er nur «auf dem Wege internationaler Verständigung» und nicht mit Blick auf die Interessen einer «einzelnen Gegend» erfolgen dürfe. Vgl. *NZZ*, 4. Juli 1939.

74 Frankreich teilte 1942 der Schweiz mit, dass es erst nach Kriegsende mit der Aufnahme von Gesprächen für die Kanalisierung der Rhone beginnen wolle. Vgl. *Des canaux! Des bateaux!* Mai–Juin 1942, S. 38. Die Zeitschrift *Le Transhelvétique* hielt diesbezüglich fest (Nr. 1 1943, S. 7): «Si la Suisse entreprend et pousse hardiment les travaux préparatoires pour la construction de l'artère transhelvétique, si elle montre une initiative personnelle et sa volonté d'aller de l'avant, son exemple sera contagieux et emportera sans doute la décision française. En tout cas, c'est la seule méthode pour réussir.»

75 *Strom und See* Nr. 9/10 1946, S. 123.

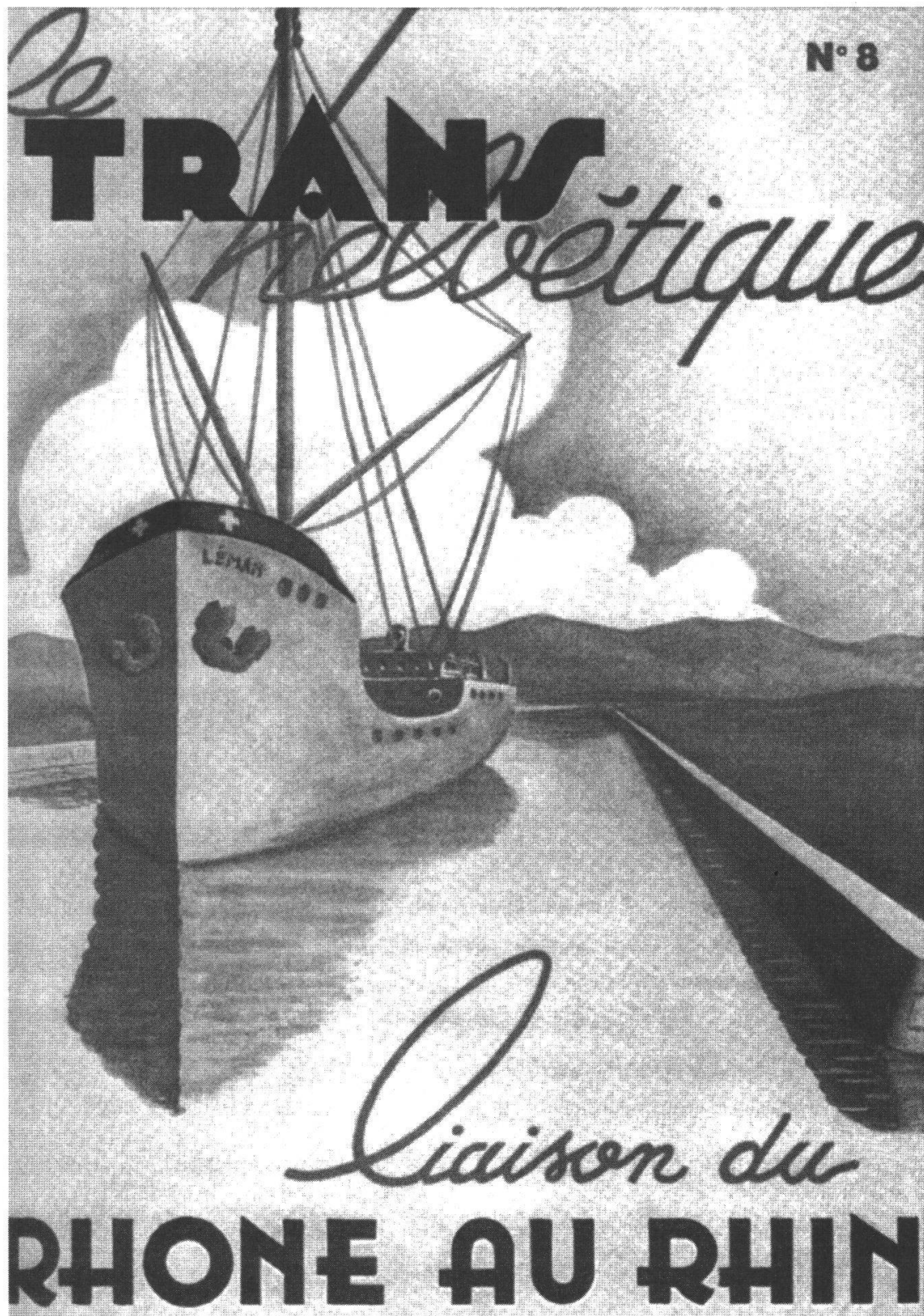


Abbildung 3. Bis heute nicht realisiert, im Bild jedoch konkret vorhanden: Grossschifffahrt auf dem Transhelvetischen Kanal (Titelblatt der Revue *Le Transhelvétique* von 1943).

Weltkriegs selbst sah man freilich in der Regel davon ab, auf diese Problematik hinzuweisen und – wie man es aus heutiger Sicht erwarten würde – die Promotoren des transhelvetischen Kanals der Komplizenschaft mit NS-Deutschland zu bezichtigen⁷⁶. So legte Schaller in seiner kritischen Beurteilung des Westschweizer Projekts von 1942 Wert darauf, dass man die Binnenschifffahrtsfrage «als volkswirtschaftliches Problem» und nicht nach «politischen Erwägungen» betrachte⁷⁷. Und als die Zeitschrift *Le Transhelvétique* (Abbildung 3) auf diesen Beitrag replizierte und ihrerseits Schaller für seine Sicht der Dinge kritisierte, stützte sie sich ebenfalls primär auf wirtschaftliche Argumente ab⁷⁸. Die enge Kooperation der Schifffahrtsvereinigungen Basels und der Ostschweiz mit dem Rheinschifffahrtsverband in Konstanz⁷⁹, der sich seit 1935 ungeniert zum Nazismus bekannte und mit dem man weiterhin *Die Rheinquellen* als gemeinsames Verbandsorgan herausgab⁸⁰, blieb unerwähnt und wurde nicht thematisiert.

Was sodann die weitere Entwicklung des Westschweizer Projekts betrifft, so sanken seine Chancen mit dem Kriegsverlauf und der sich abzeichnenden Rückkehr zu den Verkehrsverhältnissen der Vorkriegszeit. Seinen Promotoren blieb schliesslich nichts mehr anderes übrig, als den Kanal zur Glaubenssache zu erklären⁸¹ und eine Studie für seinen Bau in einer noch nicht näher definierten Zukunft zu erstellen⁸². Der

76 Eine Ausnahme ist Biermann (wie Anm. 46). Vgl. oben Anm. 70.

77 *Die Rheinquellen* Nr. 1 1942, S. 2. Der Sekretär des NOV verhielt sich ähnlich, auch wenn er etwas deutlicher politische Argumente ins Feld führte. Vgl. H[ans] Krucker: «Zur Propaganda-Aktion für die binnenschweizerischen Wasserstrassen». *Verbandsschrift* Nr. 46 des Nordostschweiz. Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee, o.O. 1941, S. 7: «Ganz abgesehen auch von der Untunlichkeit einer übersteigerten, phantasievollen Formulierung schweizerischer Wasserstrassen-Interessen, die im Auslande zu dortigem Nutzen verwendet werden kann, **besteht keine Notwendigkeit, den transhelvetischen Kanal ... aus einer rein schweizerischen Betrachtungsweise und einer rein wirtschaftlichen Bewertung und Begutachtung herauszuheben.**» Hervorhebung im Original.

78 *Le Transhelvétique* 1943, S. 5ff.

79 Vormals Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee.

80 Vgl. *Die Rheinquellen* Nr. 3 1935, S. 44 (neue Satzungen gemäss den Grundsätzen des «Führergedankens»), sowie Nr. 10 1935, S. 155, Berichterstattung über die Mitgliederversammlung: «Mit Worten des Dankes und einem Sieg Heil auf den Führer und Reichskanzler schliesst der Vorsitzende um 12.35 Uhr die Sitzung.» Der Artikel hält ferner fest, die im Saal anwesenden Sekretäre des VSO und des NOV hätten den Verband der weiteren Unterstützung und Mitarbeit durch ihre Organisationen versichert. Die drei Vereinigungen sind auf dem Titelblatt der *Rheinquellen* als Herausgeber angeführt.

81 «C'est cette Foi dans la destinée du pays qui anime et entraîne les membres de l'Association vaudoise pour la navigation du Rhône au Rhin.» *Le Transhelvétique* Nr. 1 1943, S. 5.

82 Vgl. C[arl] Mutzner: «Le projet de mise en navigabilité du Rhône et le programme d'études pour la liaison Léman-Rhin», Lausanne 1945. Separatdruck des im *Bulletin Technique de la Suisse romande* vom 14. und 28. April 1945 erschienenen illustrierten Beitrages mit demsel-

Diskurs der Jahre 1940/1941 wurde dabei praktisch unverändert weitergeführt: Mit der Errichtung der Wasserstrasse würde durch die Schweiz ein «wichtiger Beitrag zum Wiederaufbau Europas» erbracht⁸³, hielt die *Association Suisse pour la navigation du Rhône au Rhin* 1949 fest.

Somit rückte wiederum die Planung in den Vordergrund. Nach umfangreichen Vorabklärungen und mehreren Berichten⁸⁴ kam dabei die eidgenössische Gesamtverkehrskonzeption 1978 zum Befund, dass eine Verlängerung der Grossschifffahrt von Klingnau an den Neuenburgersee bis zum Jahre 2000 nicht erforderlich sei⁸⁵. Die Idee des transhelvetischen Kanals war damit jedoch noch nicht vom Tisch. Sie lebt bis heute weiter. Wie es der nach wie vor aktive *Schweizerische Binnenschiffahrtsverein* auf seiner Webside formuliert⁸⁶, vertritt er «immer noch die Meinung, dass eine vollständige Realisierung der Verbindung Rhone–Rhein durch die Schweiz für unser Land unentbehrlich ist, um mit einem aufstrebenden Fluss-Europa verbunden zu sein»⁸⁷. Deshalb bedauerte er auch das Nein zum EWR⁸⁸, zumal sich seiner Meinung nach mit der Osterweiterung der Union vielversprechende neue Perspektiven für die Binnenschifffahrt abzeichnen⁸⁹.

Fazit

Wir beschränken uns darauf, zum Schluss zusammenfassend auf Faktoren hinzuweisen, die Anhaltspunkte zur Erklärung der langjährigen Attraktivität, aber auch des Scheiterns des Wasserstrassenbaugedankens liefern, denn die umfangreichen Akten sollten u.E. nicht dazu verleiten,

ben Titel. Die Projektstudie wurde 1953 abgeschlossen und durch den Bund mit 500 000 Franken unterstützt. Vgl. *Rhône–Rhin* Nr. 1 1954, S. 1ff. Die Baukosten wurden für die Strecke Genfersee–Rhein auf 340 Mio. Fr. und für die Durchfahrt von Genf auf 50–100 Mio. Fr. veranschlagt. Vgl. *Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft* Bd. II, Ausgabe 1955, Bern 1955, S. 317.

83 *Rhône–Rhin* Nr. 3–4 1949, S. 15.

84 Vgl. oben Anm. 2. Die Berichte von 1956, 1965 und 1971 gingen auf parlamentarische Vorstösse und Standesinitiativen zurück und kamen zum 1971 Schluss, dass es verfrüht wäre, «abschliessend konkrete Anträge» an den Bundesrat für die Freihaltung der Aare und des Hochrheins sowie für den Bau einer Wasserstrasse Adria–Langensee zu stellen (Bbl 1971 II Bd. 1 4).

85 Kantonalbank Bern: *Der Verkehr ein Ganzes. Die Gesamtverkehrskonzeption*, Bern 1978, S. 21.

86 Es handelt sich um die deutsche Bezeichnung der Association Suisse pour la Navigation Intérieure (gegründet 1908 und 1910 umbenannt in Association Suisse pour la navigation du Rhône au Rhin). Der Verband zählte 1999 nach eigenen Angaben 1015 Mitglieder, von welchen 50 an der Generalversammlung teilnahmen. Vgl. *Le Transhelvétique* Nr. 4/99, S. 9f.

87 www.navigationsinterieure.ch. Konsultation am 12. 8. 2003.

88 *Le Transhelvétique* 1/93, S. 1.

89 *Le Transhelvétique* 3/94, S. 15.

dem Thema den Stellenwert eines genuine Forschungsgegenstandes beizumessen. Hervorgehoben seien in diesem Sinne die folgenden drei Punkte:

- Eine Schlüsselrolle spielte die Vision der Schweiz als Hub für die Binnenschifffahrt in Europa. Ihr lag die Idee zugrunde, die Kleinheit des Landes zu überwinden, indem man ihm eine Drehscheibenfunktion für den europaweiten Schiffsverkehr verlieh. Damit gab es ein attraktives Modell, das einen übergeordneten Kontext schuf, mehrere Möglichkeiten für seine Ausgestaltung offen liess und somit den Wettbewerb auf lokaler Ebene stimulierte.
- Für die Schweizer Binnenschifffahrtspromotoren war es seit jeher eine Selbstverständlichkeit, ihre Projekte als Bestandteil eines europaweit konzipierten Ganzen zu betrachten, in dessen Rahmen sie gezielt den Einbezug der Schweiz anstrebten. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wurde dabei unabhängig vom jeweiligen politischen Kontext kontinuierlich weitergeführt, und gerade deshalb sah man wohl auch keinen Anlass, diesen Sachverhalt zu thematisieren oder gar ihn kritisch zu hinterfragen⁹⁰. Hinzu kam, dass transnational fokussierte Planungen randständigen und strukturschwachen Regionen weit vielversprechendere Perspektiven boten als binnenschweizerische Kooperationen.
- Auch wenn die Gesetzgebungskompetenz für die Schifffahrtspolitik ausschliesslich dem Bund zugewiesen wurde, so gelang es damit noch nicht, ein schweizerisches Binnenschifffahrtsnetz zu realisieren. Zum einen verhinderte der lokale Standortwettbewerb ein gesamtschweizerisch abgestimmtes Vorgehen, und zum anderen hatte der Bundesrat klar vorgegeben, dass man mit dem Bau eines Kanals erst dann beginnen konnte, wenn der Nachweis der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierbarkeit erbracht war und wenn eine von der Landesgrenze bis zum Meer durchgehend schiffbare Wasserstrasse bestand. Liess man sich dabei von den Erinnerungen an den Bau der Eisenbahnen leiten und hatte man somit einen Lernprozess vollzogen? Oder war man vielmehr

⁹⁰ Zur Thematik der Relativierung des Ersten und Zweiten Weltkriegs als Zäsuren für die internationale Kooperation und der Kontinuität grenzüberschreitender Zusammenarbeit vgl. Marc Buggen (wie Anm. 57), Madeleine Herren, Sacha Zala: *Netzwerk Aussenpolitik: Internationale Kongresse und Organisationen als Instrumente der schweizerischen Aussenpolitik 1914–1950*, Zürich 2002, sowie Martin Meier, Stefan Frech, Thomas Gees, Blaise Kropf: *Schweizerische Aussenwirtschaft 1930–1948. Strukturen – Verhandlungen – Funktionen*, Veröffentlichungen der UEK Bd. 10, Zürich 2002. Wie die oben angeführten Beispiele nahe legen, dürften vertiefte Untersuchungen der transnationalen Kooperation in regionalen Umfeldern ebenfalls erkenntnisfördernd sein.

überzeugt, die Erfüllung dieser Vorbedingungen sei bloss eine Frage der Zeit?

Trotz aller Bemühungen kamen die Schweizer Binnenschiffahrtsbestrebungen somit nie über das Stadium der Projektierung hinaus. Als Freund der Binnenschiffahrt wird man es bedauern. Als Steuerzahler nicht.



**KLIO Buchhandlung und Antiquariat
von der Crone, Heiniger Linow & Co.**

Fachbuchhandlung für Geschichte mit fachspezifischen
Dienstleistungen und umfangreichem Sortiment

Buchhändlerisch und wissenschaftlich ausgebildetes Personal

Zudem An- und Verkauf antiquarischer Bücher

Geschichte

Philosophie

Soziologie

Politologie

Ethnologie

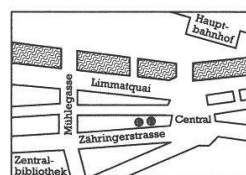
Dritte Welt

Germanistik

Belletristik

KLIO Buchhandlung
Zähringerstrasse 45
Postfach 699
CH-8025 Zürich 1

KLIO Antiquariat
Zähringerstrasse 41/45
Postfach 699
CH-8025 Zürich 1



Tel. 01 251 42 12
Fax 01 251 86 12
klio-zuerich
@dm.krinfo.ch