Die Bedeutung der Rheinschifffahrt für die Unabhängigkeit in unseren Auslandsfrachten

Autor(en): **Jaquet, N.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **46 (1954)**

Heft 5-7

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-921414

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

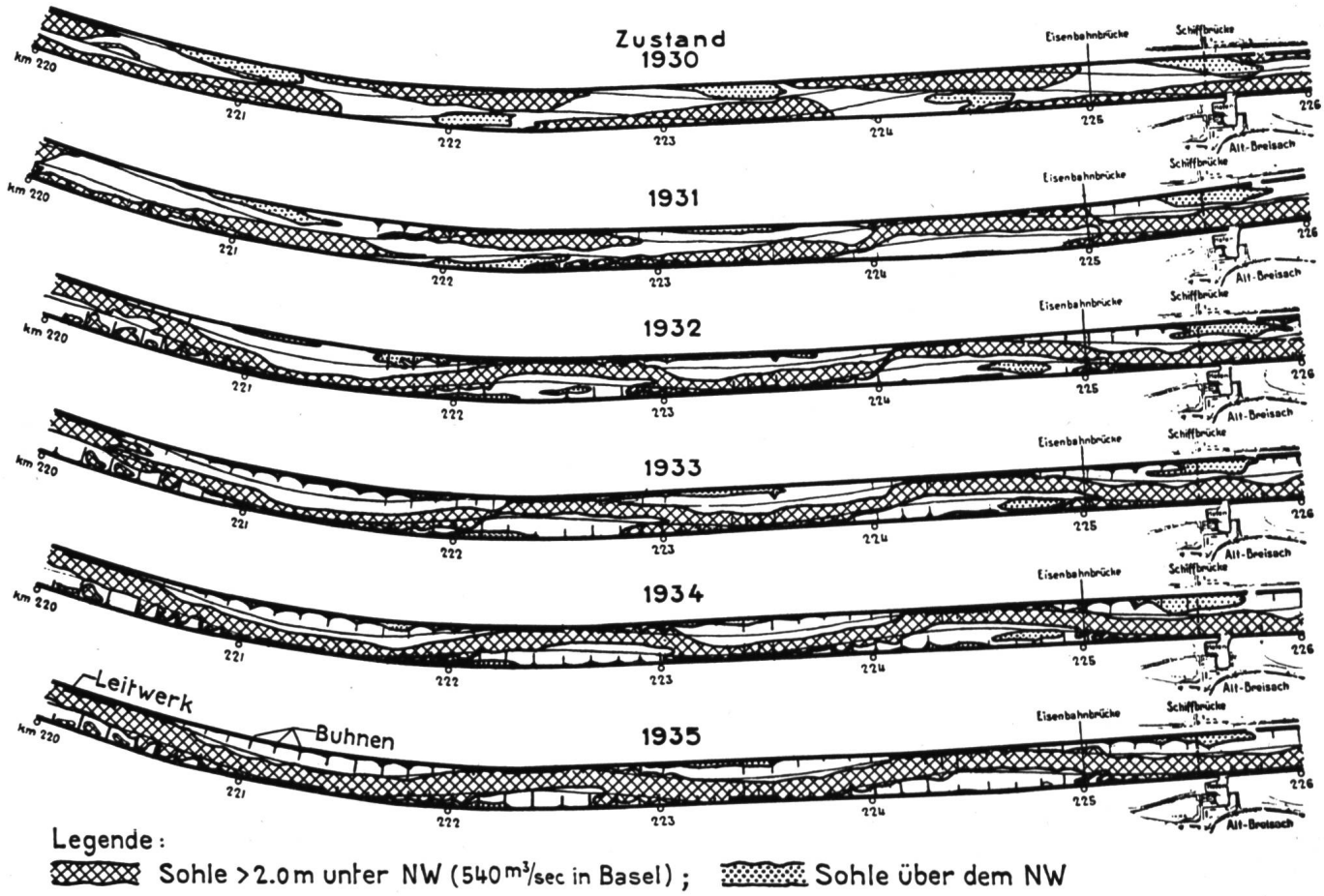

Abb. 6 Rheinregulierung Basel—Straßburg: Sukzessive Ausbildung der Fahrwasserrinne in einer Teilstrecke oberhalb Breisach.

Die Bedeutung der Rheinschiffahrt für die Unabhängigkeit in unseren Auslandsfrachten

DK 656.62

Von *N. Jaquet*, Präsident der Basler Vereinigung für Schweizerische Schiffahrt

Im Jahre 1902 erschien in Basel eine Schrift, welche den Titel trug «Die Ausdehnung der Großschiffahrt auf dem Rhein von Straßburg nach Basel». Der Verfasser war ein in der Öffentlichkeit noch recht wenig bekannter Ingenieur R. Gelpke. Die Abhandlung wurde als eine technische und wirtschaftliche Studie zur Förderung der Binnenschiffahrtsbestrebungen in der Schweiz bezeichnet. Dieses Bekenntnis zum Gedanken der Schiffahrt war vom unbändigen Geiste des Mannes getragen, der im Jahre 1904 die erste Versuchsfahrt eines Schleppzuges von Straßburg nach Basel ins Werk gesetzt hat und dem wir es verdanken, daß Basel und damit die ganze Schweiz im Jahre 1954 auf fünf Jahrzehnte einer Schiffahrtsentwicklung zurückblicken darf, die um die Jahrhundertwende niemand zu ahnen vermocht hat. Rudolf Gelpke gehörte zu den Menschen, die neben ihrer technischen Schulung ein seltenes Empfinden für wirtschaftliche Zusammenhänge besaß. Dabei war er durchaus keine Gestalt des technisch-wirtschaftlichen Unternehmertyps. Es war ihm aber gegeben, eine wirtschaftliche Entwicklung, die auf der Durchführung eines technischen Werkes beruhte, mit einer Schärfe zu erfassen, für die in der damaligen Zeit nur wenige Kaufleute Verständnis aufzubringen vermochten. Die genannte Schrift Rudolf Gelpkes aus dem Jahre 1902 faßt die tiefe Bedeutung der Erschließung des Rheines für den Güterverkehr nach und von unseren Grenzen in folgenden zwei Sätzen zusammen: «Die Binnenlage unseres Landes mit allen den nachteiligen Auswirkungen auf die Lebenshaltung der Bevölkerung könnte nur durch eine Verlegung des Endpunktes der Rheinschiffahrt in die Schweiz weniger störend empfunden werden, denn nur dadurch wäre die Möglichkeit gegeben, im Interesse der Volkswirtschaft des Landes einen Einfluß zu gewinnen auf die den Verkehr nach und von dem Norden vermittelnden Reedereien. Der Wettbewerb aber zwischen Eisenbahn und Schiffahrt in der Oberrheinebene würde nur wohltätig einwirken auf die Gestaltung der Frachtverhältnisse.» Diese vor mehr als einem halben Jahrhundert einer schweizerischen Rheinschiffahrtspolitik gestellte Aufgabe hat sich in allen Teilen erfüllt.

Der Unterschied zwischen der Schiffahrt auf dem Strom und der Eisenbahn liegt darin, daß sich auf dem Wasserwege die Fracht aus dem freien Spiel von Angebot und Nachfrage bildet, während bei der Schiene der Tarif als einseitige Festsetzung einer Transport-

anstalt die Grundlage für den Entgelt der Güterbeförderung bildet. Voraussetzung, daß unser Land Nutznießer freier Schiffsfrachten werden konnte, war zunächst das Recht der Schweiz, den Strom von Basel zum Meere ungehindert zu befahren. Dies bedeutet, daß der Schiffahrt keine technischen und keine wirtschaftlichen Hindernisse in den Weg gelegt werden dürfen. Darüber hinaus aber muß die Schweiz damit rechnen können, daß die Träger des schweizerischen Rheinverkehrs stets der eigentlichen Aufgabe eingedenk bleiben, welche der Rhein als einziger Zugang zum Meere für unser Land zu erfüllen hat. Außerhalb unserer Grenzen wird oft nicht verstanden, weshalb weite Schichten unseres Volkes mit großer Schärfe auf jede Antastung unserer Freiheitsrechte auf dem Rhein antworten. Im Ausland wird allzu leicht vergessen, daß die Schweiz eines der wenigen Länder Europas ist, das außer dem Rhein keinen direkten Zugang zum Meere hat. Wer aber die Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein gefährdet, schadet unseren Landesinteressen.

Der Ausbau der schweizerischen Rheinflotte kann mit demjenigen der übrigen Rheinuferstaaten einen Vergleich durchaus aushalten. Auf manchen Gebieten der technischen Entwicklung sind schweizerische Schiffahrtskreise in den letzten Jahrzehnten bahnbrechend gewesen. Die schweizerische Rheinschiffahrt kann jedoch ihre Aufgabe nur erfüllen, wenn die Gleichheit der Wettbewerbslage nicht verschoben wird. So ist es undenkbar, daß im Verkehr von den Seehäfen nach der Schweiz der Grundsatz des freien Wettbewerbes aller Flaggen aufrecht erhalten werden kann, während für einen Teil des Rheinverkehrs die sogenannte Cabotage besteht, die der Flotte eines Rheinuferstaates ein Monopol auf den sogenannten Inlandsverkehr verschafft. Mit der Nationalisierung eines Teiles des Rheinverkehrs wird zudem der Grundsatz der Frachtenbildung nach Angebot und Nachfrage verlassen und durch ein System ersetzt, das dem Tarifsystem der Eisenbahn sehr nahe kommt. Die hohen Einnahmen, welche den deutschen Schiffahrtstreibenden dank der Cabotage zufallen, erlauben eine Unterbietung auf den übrigen Frachtenmärkten, welche heute schon sehr deutlich zum Ausdruck kommt.

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen hatte sich auf dem Rhein ein System der Zusammenarbeit unter den Reedereien aller Uferstaaten angebahnt, das an Stelle des Kampfes aller gegen alle eine gewisse Verständigung auf dem Gebiete der Frachten gebracht hat; auf diese Weise konnten die Betriebkosten gedeckt werden, und die Interessen der Verfrachter waren trotzdem gewahrt. Mit Genugtuung darf festgehalten werden, daß in einer im Jahre 1952 unter den Auspizien der Rheinzentralkommission abgehaltenen «Conférence économique» diese Grundsätze, an deren Verwirklichung schweizerische Schiffahrtskreise maßgebend mitgewirkt hatten, für die internationale Zusammenarbeit auf dem Rhein als wegleitend bezeichnet worden sind. Leider sind wir heute auf dem Rhein weit davon entfernt, diese Gedanken in die Tat umzusetzen, und es scheint, daß sich im Zeitalter der europäischen Integration einzig in der Rheinschiffahrt schlechter Zunftgeist unseligen Angedenkens neuen Eingang verschaffen konnte.

Wo sich die Schiffahrt nicht mehr zutraut, sich kraftvoll durchzusetzen und sich einem System staatlicher Reglementierung unterwirft, wird sie letzten Endes sinnlos; sie wird zu einem Verkehrsträger, der neben Eisenbahn und Lastwagen der Gnade oder Ungnade von Verwaltungsentscheiden ausgeliefert ist. Im Grunde gehen heute die Auseinandersetzungen auf dem Rhein um das Problem, ob der Staat die Frachten festlegen soll, oder ob Regelungen gefunden werden können, die dem Grundsatz von Angebot und Nachfrage gerecht werden.

Die Schweiz kann keine Hand bieten zu Lösungen,

Hafen von Rotterdam, Umlad von einem Hochseedampfer auf einen Rheinkahn
(Photo Tom Kroeze, Rotterdam).

welche die für unsere Auslandsfrachten in den letzten Jahrzehnten dank der Rheinschiffahrt gewonnene Unabhängigkeit gefährden. Wir müssen uns deshalb jeder Einflußnahme ausländischer Staaten auf die Frachtengestaltung auf dem Rhein widersetzen. Dieses Problem erhält insbesondere auch seine Bedeutung im Rahmen der von der Montan-Union angestrebten Vereinheitlichung der europäischen Märkte für Kohle und Stahl. Die sogenannte Nichtdiskriminierung bei den Gütertransporten betrifft nicht nur die Eisenbahn. Ungleiche Frachten für gleiche Transportleistungen auf dem Rhein werden als unvereinbar betrachtet mit dem Grundstatut der Montan-Union. Gleiche Frachten für gleiche Leistungen ergeben sich aber von selbst, wenn der freie Wettbewerb zur Geltung kommt.

Die Schweiz hat sich nach dem ersten Weltkriege tatkräftig für die Rheinschiffahrt eingesetzt. Die schöne Entwicklung des Basler Hafenverkehrs ist nicht zuletzt der Tatsache zu verdanken, daß seitens der schweizerischen Behörden zu keiner Zeit ein Flaggenprotektionismus zugunsten der nationalen Schiffahrt befolgt worden ist. Dadurch hat die internationale Rheinschiffahrt die Forderung erfüllen können, welche unser Land vor nunmehr 50 Jahren an diesen neu erschlossenen Transportweg gestellt hat. Mehr als 40% der Gewichtsmenge unserer gesamten Zufuhren sind in den letzten Jahren auf dem Wasserwege nach Basel gelangt. Dies bedeutet, daß die Rheinfracht zum Wertmesser geworden ist für die Höhe der Transportkosten eines namhaften Teiles unserer Einfuhren. Wenn Rudolf Gelpke in seiner im Jahre 1902 erschienenen Schrift den Wettbewerb zwischen der Eisenbahn und der Schiffahrt in der Oberrheinebene für die Gestaltung der Frachtenverhältnisse als wohltätig vorausgesehen hat, so darf hinzugefügt werden, daß diese Wohltat sich heute auf unsere sämtlichen Zufuhrwege vom Süden, vom Westen und vom Osten her ausgewirkt hat. Um aber die Unabhängigkeit seiner Auslandsfrachten zu erhalten, wird einem Land, das fern der Meeresküste gelegen ist, kein Opfer zu groß sein.

Die Entwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel und der Basler Hafenanlagen

Von *L. Groschupf*, Direktor der LLOYD AG, Basel

DK 656.62

I

Überblicken wir die Entwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel und der Basler Hafenanlagen, so stellen wir fest, daß sie auf der Pionierarbeit einer ganzen Anzahl bedeutender Ingenieure, Politiker und Wirtschafter beruht.

Ingenieur Dr. h. c. Rudolf Gelpke († 1940) war es, der um die Jahrhundertwende erkannte, daß der Rhein zwischen Straßburg und Basel für die Schiffahrt zu erschließen sei.

Seiner mitreißenden Begeisterung gelang es, einen der bedeutendsten Basler Staatsmänner, Prof. Dr. Paul Speiser († 1936), für die Fortführung der Rheinschiffahrt nach Basel zu gewinnen. Speisers ruhig abwägender, rechnender Verstand ergänzte die phantasiereichen Bestrebungen Gelpkes auf das beste. Mit Speiser interessierte sich auch Direktor Werner Stauffacher († 1932), der kaufmännische Direktor der chemischen Fabrik Sandoz AG. Gelpke, Speiser, Stauffacher und Dr. Traugott Geering († 1932), der gelehrte Sekretär der Basler Handelskammer, waren es, die in dem Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein die Organisation schufen, welche in unermüdlicher Propagandaarbeit die Idee der Fortführung der Schiffahrt nach Basel in Basel selbst und in der übrigen Schweiz verbreitete. Die Mitarbeit von Prof. Speiser und Direktor Stauffacher bewahrten Gelpke vor dem Schicksal, daß seine Ideen von den Behörden und der schweizerischen Wirtschaft als Phantasien mißachtet worden sind.

Die erste Fahrt von Straßburg bis Basel wurde 1903 mit einem kleinen Schraubendampfer «Justitia» von Ruhrort durchgeführt. Gelpkes Überredungskunst gelang es, den Schleppbootbesitzer Knipscheer in Ruhrort zu bewegen, in den nächsten Jahren Bergfahrten mit geeigneten Schleppern und Partikulierkähnen bis Basel zu unternehmen.

Der damalige Gaswerkdirektor Miescher († 1922), später Dr. ing. h. c., unternahm das Wagnis, einem Kohlenlieferanten für das Gaswerk Basel den Auftrag zu geben, die Kohlen per Schiff nach Basel zu bringen. Der Kohlenlieferant war die damalige Firma Piepmeyer & Oppenhorst, Frankfurt. Einer der Leiter dieser Kohlenhandlung war der spätere Generaldirektor der Franz Haniel & Cie. GmbH, Ruhrort, J. Welker, später Dr. h. c. für seine Verdienste um die deutsche Rheinschiffahrt.

Bis zum ersten Weltkrieg gelang es, einen sporadischen Verkehr zwischen Straßburg und Basel zu entwickeln. Als die Ruhrorter Firma Knipscheer die Fahrten nach Basel aufgab, nahmen die Vereinigten Spediteure und Schiffer GmbH, Mannheim, die «Basler Fahrt» auf, unter der Leitung des damaligen Direktors Karl Schäfer. Fast gleichzeitig begann auch die Beteiligung der von dem initiativen Schiffer Josef Konrad

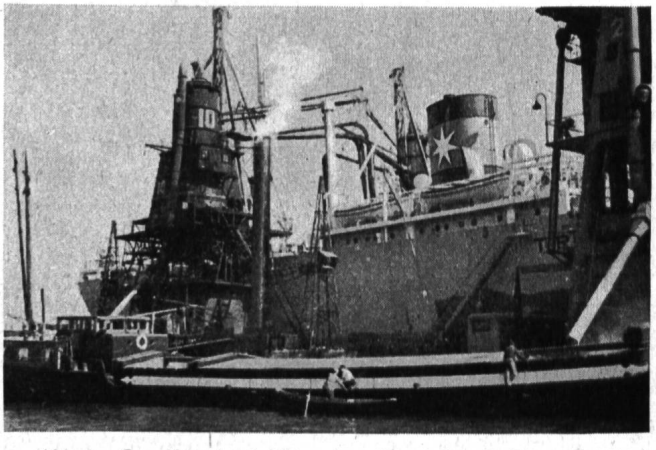

Abb. 1 Getreideumlad in Rotterdam (Photo Dir. F. Ritter, Basel).