

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 47 (1955)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Freiheit und Ordnung in der Rheinschifffahrt  
**Autor:** Wanner, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-921938>

#### 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:** 08.02.2026

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

linder von 2,2 m Durchmesser gewunden, an den das Seil nach und nach den Zug abgibt. Die gesamte Verankerung hat eine Belastung von 75 t gut ausgehalten.

An beiden Verankerungsstellen sind Vorrichtungen angebracht zum Ziehen und Auswechseln einzelner Leiter, was möglich ist ohne daß die Leiter mit dem Wasser in Berührung kommen. Jeder Leiter kann auf einem auf ihm selbst rollenden Wagen kontrolliert werden.

Vorerst wird die Leitung mit nur vier Leitern (wovon einer Reserve) und 150 kV Spannung in Betrieb kommen, wobei die übertragbare Leistung 50 000 kW beträgt. Bei Erhöhung der Übertragungsspannung auf 220 kV erhöht sich die Leistung auf 150 000 kW, eine Leistung, die nach Anbringung der zwei oberen Leiter noch verdoppelt werden kann.

Die Ausführung der Leitung nach dem Projekt der CONIEL wurde von der Soc. Generale Elettrica della Sicilia besorgt, welche auch den Betrieb übernimmt und

zu bestimmten Bedingungen auch andern Gesellschaften wie z.B. den italienischen Eisenbahnen die Benützung gestatten kann.

Die Kosten sind auf etwa 2,5 Mrd Lire veranschlagt, von welchen die an der CONIEL interessierten Gesellschaften einen Teil à fonds perdu übernommen haben.

Zurzeit sind beide Masten montiert, und man hofft, im Frühjahr mit dem Ziehen der Leiter beginnen zu können, so daß die ganze Anlage im Laufe des Sommers 1955 in Betrieb kommen kann. Parallel damit schreitet der Bau der Verbindungsleitungen mit dem Netz der Soc. Generale Elettrica della Sicilia fort (Abb. 1, 8).

Zum Schluß möchte ich den verehrten Direktionen der Compagnia Nazionale Imprese Elettriche und der Società Generale Elettrica della Sicilia meinen besten Dank aussprechen für die sehr zuvorkommende Art und Weise, mit der sie mir durch Überlassung aller Daten diese Publikation ermöglicht haben.

## Freiheit und Ordnung in der Rheinschiffahrt

DK 656.62

Die leitenden Persönlichkeiten aller am Schweizer Verkehr beteiligten schweizerischen, deutschen, französischen, holländischen und belgischen Rheinreedereien haben während dreier Tage und Nächte unter dem Vorsitz von Nationalrat Dr. N. Jaquet miteinander verhandelt. In der Morgenfrühe des 28. November 1954 unterzeichneten sie die sogenannte «*Rheinfelder Poolvereinbarung*», nach welcher die schweizerischen Rheintransporte größtenteils geordnet werden. Diese Ordnung umfaßt sowohl die Frachtenbildung (Konvention) als auch die mengenmäßige Verteilung der Transporte auf die beteiligten Reedereien (Pooling). Dieses Vertragswerk kann in Entstehung, Umfang und Tragweite nur richtig erfaßt und beurteilt werden, wenn es in die teils völkerrechtlichen, teils wirtschaftlichen Zusammenhänge hineingestellt wird.

### I. Vorgeschichte

Von 1868 bis 1945 bildete der Rhein schiffahrtsmäßig ein unteilbares Ganzes. Die in der *Mannheimer Akte* verankerten Grundsätze der Freiheit und Rechtsgleichheit erlaubten jedem Schiff, unabhängig von seiner Nationalität, jegliche Transporte zwischen beliebigen Rheinhäfen. Dieses völkerrechtlich garantierte Regime ermöglichte eine freie, internationale Konkurrenz der Reedereien unter gleichen Startbedingungen. Ihm verdankt auch die schweizerische Schiffahrt Entstehung und Entwicklung.

In der Nachkriegszeit bildete sich in Deutschland, zuerst nur devisenrechtlich, später aber auch verkehrspolitisch begründet, der Begriff des sogenannten «innerdeutschen Verkehrs». Es wurde die These vertreten, daß die Mannheimer Akte<sup>1</sup> als völkerrechtliche Vereinbarung nur den sogenannten grenzüberschreitenden Verkehr betreffen könne, daß dagegen der innerdeutsche Verkehr zwischen deutschen Rheinhäfen gemäß Souveränitätsprinzip eine rein deutsche Angelegenheit sei.

Infolgedessen wurde der innerdeutsche Verkehr der deutschen Schiffahrt vorbehalten (Cabotage); außerdem wurde mit dem Gesetz vom 1. Oktober 1953 über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr das System der staatlich geschützten Festfrachten eingeführt. Seither hat der Rhein, zwar nicht de iure, wohl aber de facto seine Einheitlichkeit eingebüßt: Während sich der innerdeutsche Verkehr mit Cabotage und Festfrachten nach deutschem Recht regelt, untersteht jeder grenzüberschreitende Verkehr weiterhin der Mannheimer Akte im Sinne einer freien, gleichberechtigten Beteiligung aller, auch der deutschen Rheinschiffahrtstreibenden.

Ohne Rücksicht auf den vorerwähnten Verkehr beansprucht die *Montanunion* einen maßgebenden Einfluß auf die Frachtenbildung für die Transporte von Kohle und Stahl. Sie will eine Harmonisierung dieser Frachten herbeiführen. Mit dieser Zielsetzung ist es nicht vereinbar, daß die Frachtenbildung im grenzüberschreitenden Verkehr privatwirtschaftlich, im innerdeutschen Verkehr aber nach einem staatlich geregelten und sanktionsierten Verfahren erfolgt. Die Montanunion verlangt auf dem ganzen Rhein gleiche Grundsätze. Die Rheinfracht soll für sämtliche Kohlen- und Stahltransporte entweder staatlich geregelt werden (Tarifierung), oder dann soll die Frachtenbildung auf der ganzen Linie der privatwirtschaftlichen Vereinbarung überlassen bleiben. Beide Systeme können nach Auffassung der Montanunion «harmonisieren»; doch muß das gewählte System einheitlich auf dem ganzen Rhein herrschen.

### II. Oeffentliches und privates Recht

Der Kampf für die Freiheit der Rheinschiffahrt ist von schweizerischer und weitgehend auch von holländischer Seite mit aller Energie geführt worden. Dabei handelte es sich einerseits um einen völkerrechtlichen Kampf um Aufhebung der Cabotage, andererseits um einen privatwirtschaftlichen Kampf gegen jeden staatlichen Eingriff in die Frachtenbildung (Tarifierung).

Von ausländischer Seite wurde immer wieder einge-

<sup>1</sup> Siehe auch WEW 1954, S. 5/6, 184—186.

wendet, der *Schweizer Verkehr* sei mit seinen *traditionellen Poolverträgen* praktisch ebenso wenig frei wie der innerdeutsche. Diese Auffassung übersieht den fundamentalen Unterschied zwischen dem öffentlichen und dem privaten Recht. Während die staatliche Regelung (Cabotage, staatlich geschützte Festfrachten) für jedermann verbindlich ist, charakterisiert sich ein Poolvertrag nur als eine freie Vereinbarung mehrerer Reedereien. Privatrechtlich lässt sich die Konkurrenz nie auf die Dauer ausschalten. Es gibt immer wieder Außenseiter, die eine Erweiterung ihres Machtbereiches erkämpfen wollen; ihre Erfolgsschance wird davon abhängen, ob sie der Kundschaft gleiche oder noch größere Vorteile zu bieten vermögen als die Poolreedereien. Ein schlagendes Beispiel ist der gepoolte Teil des Schweizer Verkehrs, der in den letzten Jahren wiederholt von Außenseitern gestört wurde; dabei wird niemand, der die Betriebsrechnungen der Rheinschiffahrtsgesellschaften näher kennt, behaupten wollen, es seien mit den Poolfrachten Übergewinne erzielt worden.

Der grundlegende Unterschied zwischen einer öffentlich-rechtlichen und einer privatrechtlichen Regelung erhellt auch aus folgendem Beispiel: Eine schweizerische Schiffahrtsgesellschaft hat grundsätzlich, d. h. ohne Sondergenehmigung, kein Recht, innerdeutsche Transporte durchzuführen. Anderseits konnte keine ausländische Reederei daran gehindert werden, sich als Außenseiter mit Dumpingfrachten in den gepoolten Schweizer Verkehr hineinzuzwängen.

### III. Die privatwirtschaftliche Ordnung

Im Jahre 1952 wurde von der Rheinzentralkommission eine Wirtschaftskonferenz einberufen, um Vorschläge auszuarbeiten, wie die von ausländischer Seite behauptete Dauerkrisis der Rheinschiffahrt behoben werden könnte. Diese Konferenz, in der auch schweizerische Vertreter initiativ mitarbeiten, hielt eine Lösung auf privatwirtschaftlicher Grundlage durchaus für möglich. Sie bezeichnete die Cabotage als völkerrechtswidrig und empfahl unter anderem eine Poolung des gesamten Rheinverkehrs. Um die Grundlagen für eine solche Gesamtpoolung zu schaffen, entstand unter deutscher Initiative die sogenannte *Arbeitsgemeinschaft*. Die maßgebenden schweizerischen Schiffahrtsgesellschaften erklärten, sich solange von dieser Arbeitsgemeinschaft fernzuhalten, als der deutschen Schiffahrt mittels der Cabotage völkerrechtswidrig günstigere Startbedingungen eingeräumt würden. Die Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaft hat sich bisher im wesentlichen auf statistische Erhebungen beschränkt. Bedeutende Teile des Schweizer Verkehrs sind dagegen seit dem Jahre 1929 gepoolt, in letzter Zeit aber durch holländische und deutsche Reedereien immer wieder massiv gestört worden. Schweizerische Schiffahrtsgesellschaften sahen sich sogar genötigt, die bestehenden Poolverträge mit Wirkung auf Ende 1954 zu kündigen, um sich nicht sukzessive selbst aus dem ihre Existenzbasis bildenden Schweizer Verkehr *«herauszupoolen»*.

Von deutscher Seite wurde in letzter Zeit wiederholt gewünscht, die Reedereien möchten doch endlich die *Empfehlungen* der *Wirtschaftskonferenz* verwirklichen. Verkehrsminister Seeböhm gab sogar die Erklärung ab, die Bundesrepublik könnte zur früheren Handhabung der Mannheimer Akte zurückkehren, also die Cabotage aufheben und das Gesetz über den gewerblichen Binnen-

schiffsverkehr nicht anwenden, falls im Rahmen eines privaten Ordnungswerkes auf breiter Basis eine internationale Verständigung auf dem Rhein herbeigeführt würde. Es müßte sich also darum handeln, den schweizerischen, den französischen, den grenzüberschreitenden deutschen und den innerdeutschen Verkehr durch Poolverträge zu ordnen.

### IV. Die «Rheinfelder Poolvereinbarung»

Schweizerische Schiffahrtsgesellschaften haben die Initiative ergriffen, um das große internationale Verständigungswerk auf dem Rhein schrittweise zu verwirklichen. Mit der «Rheinfelder Poolvereinbarung» ist es gelungen, den *Schweizer Verkehr* in seinen *wesentlichen Teilen* zu *«ordnen»*. Die Verständigung umfaßt die festen Brennstoffe (sämtliche Kohlensorten aus Deutschland, den Benelux-Staaten, England und den Vereinigten Staaten), die sogenannten NE-Erze (Schwefel, Phosphat, Pyrit und Kaolin), Getreide, Zucker und alle Güter, die bisher der sogenannten Amsterdamer Konvention und dem Stückgutpool unterstanden, sowie die in Tankschiffen zu transportierenden flüssigen Treib- und Brennstoffe.

Die «Rheinfelder Poolvereinbarung» will ausdrücklich als erste Phase der allgemeinen Verständigung betrachtet sein. Sie enthält deshalb bei einer vorläufigen Gültigkeit von drei Jahren eine äußerst bedeutsame *«politische Kündigungsklausel»*. Danach wird die vorzeitige Aufhebung der Vereinbarung auf Ende 1955 in Aussicht genommen, falls mindestens zwei Reedereien, die in einem der Poolverträge zusammen wenigstens 20 Prozent der Quoten besitzen, Ende September 1955 kündigen. Der *«politische»* Kündigungsgrund wird dann als gegeben erachtet, wenn entweder die angestrebte allgemeine Verständigung innerhalb der gesamten Rheinschiffahrt *nicht* verwirklicht oder wenn die gegenwärtige Beschränkung im innerdeutschen Verkehr trotz allgemein getroffener Verständigung beibehalten werden sollte. Es steht heute schon mit Sicherheit fest, daß einige grundsatztreue Reedereien *nötigenfalls*, ohne Rücksicht auf finanzielle Nachteile, von dieser politischen Kündigungsklausel Gebrauch machen werden.

### V. Die Auswirkungen auf die schweizerische Wirtschaft

Die Auswirkungen der «Rheinfelder Poolvereinbarung» sind von einigen Zeitungen völlig zu *Unrecht dramatisiert* worden. Tatsächlich bestanden für Getreide, Stückgut und die in der Amsterdamer Konvention zusammengefaßten Güter bisher schon Poolverträge. Außerdem konnten die Transporte der Ruhrkohlen, der Braunkohlenbriketts sowie der flüssigen Treib- und Brennstoffe als *«geordnet»* betrachtet werden. Nennenswerte Veränderungen der Frachten sind auf diesen Gebieten nicht zu erwarten. Unseres Erachtens werden lediglich die offensichtlichen Dumpingfrachten, wie sie für Zucker, amerikanische und englische Kohlen offeriert wurden, verschwinden. Die Disparität dieser einzelnen Frachtsätze, die selbst den rationellsten Reedereibetrieb auf direktem Wege zum Konkurs führen, ist in keiner Weise gerechtfertigt.

Die Rheinschiffahrtsgesellschaften dürften übrigens längst bewiesen haben, daß sie ihre Vereinbarungen nicht zum Nachteil der Kundschaft ausnützen. Sie könnten dies auch gar nicht tun, wenn sie den Rheinverkehr

ungeschmälert erhalten wollen. Die Frachtvergünstigungen der SBB für Importe ab italienischen Häfen und die zahllosen Ausnahmetarife ausländischer Bahnen bilden für die Rheinschiffahrt sehr ernste Bedrohungen. In diesem Konkurrenzkampf befinden sich die Bahnen als öffentliche Unternehmungen in einer weit günstigeren Lage; Bahndefizite müssen schließlich vom Steuerzahler übernommen werden, während Reedereidefizite unweigerlich unter den Hammer führen.

Eine gewisse Konstanz in den Frachtsätzen liegt weit mehr im Interesse seriöser Importeure als jenes Frachtenchaos, bei dem spekulativ mit dauernd ändernden Tagesfrachten gerechnet werden muß. Schließlich kann auch keine Rede davon sein, daß die Reedereien, wie in einer Tageszeitung zu lesen war, vom Unternehmer zum bloßen Quotenverwalter herabsinken. Der Unsinn dieser Behauptung ist jedem offenbar, der die Vielseitigkeit der Rheinschiffahrt einigermaßen kennt und weiß, welche Anforderungen der Betrieb einer Flotte, die Führung des «internationalen» fahrenden Personals und die qualitative Befriedigung der schweizerischen Kundschaft stellen.

## VI. Die Auswirkungen auf die internationale Rheinschiffahrtspolitik

Weit schwerer als die Auswirkungen auf die schweizerische Wirtschaft wiegen die politischen Konsequen-

zen aus der «Rheinfelder Poolvereinbarung». Mit der Unterzeichnung haben die im deutschen und französischen Verkehr maßgebenden Reedereien sich verpflichtet, auch diesen Verkehr auf privatwirtschaftlicher Grundlage zu ordnen und dabei, im Sinne des Gegenrechts, die *Interessen der schweizerischen Schiffahrtreibenden angemessen zu berücksichtigen*. Schließlich richten alle beteiligten Reedereien, auch die deutschen, mit der «Rheinfelder Poolvereinbarung» einen dringenden Appell an das deutsche Verkehrsministerium, alle staatlichen Beschränkungen des innerdeutschen Rheinverkehrs aufzuheben zugunsten des nun auf privatwirtschaftlicher Grundlage entstehenden allgemeinen Verständigungswerkes.

\*

Jacob Burckhardt sagt in seinen Weltgeschichtlichen Betrachtungen, daß jede Macht, solange das äußere Wachstum dauere, nach völliger Ausrundung und Vollendung strebe und kein Recht des Schwächeren für gültig halte; auf die Dauer werde sie aber ihre Lebensfähigkeit nur beweisen, wenn sie sich aus Gewalt in Kraft verwandle. Möglicherweise gilt dieser Gedanke im übertragenen Sinne auch für die westeuropäische Wirtschaft, in der die Rheinschiffahrt einen kleinen, dank der Mannheimer Akte aber seit 1868 leuchtenden Mosaikstein bildet.

*Dr. H. Wanner, Basel*

(Aus «NZZ» Nr. 3308/1954.)

## Transhelvetischer Kanal und allgemeine Fragen zur Einführung einer schweizerischen Binnenschiffahrt

DK 656.62 (494)

Erfreulich zahlreich sind die Pressekommentare, die ausgelöst worden sind durch die anlässlich des Erscheinens seines Wirtschaftsberichtes zum Projekt eines Transhelvetischen Kanals vom Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband (SRRS) organisierte Pressekonferenz vom 2. Juli 1954 in Bern. Der Verband schuldet somit der Presse warmen Dank für das große Interesse, das sie seiner neuesten Publikation entgegengebracht hat. Seine Dankbarkeit zollt er insbesondere den Zeitungen der romanischen Schweiz, die mit wenigen Ausnahmen die Studienresultate mit Wohlwollen und unter dem Gesichtswinkel einer konstruktiven Kritik besprochen haben.

Leider unterscheiden sich die meisten Meinungsäußerungen der Pressevertreter der alemannischen Schweiz von denjenigen der welschen Kantone in dem Sinne, als ihr Grundton auf eine maximale Skepsis abgestimmt wurde, die ihre Begründung in der von den Kommentatoren leider allzu einseitig angewandten und auf rein buchhaltungstechnische Prinzipien sich stützende Kritik des im stark gekürzten Wirtschaftsbericht veröffentlichten Zahlenmaterials findet.

Die von der Studienkommission des Verbandes redigierten Vernehmlassungen zu den von ihr unbeeinflußten, individuellen Ergebnissen der Untersuchungen ihrer entweder neutralen oder gar gegen die Schiffahrt eingestellten Sachverständigen aus den verschiedenen Fachgebieten fanden entweder überhaupt keine Beachtung oder wurden als zu optimistische «Spekulationen» abgelehnt.

Nun ist ja die Schweiz ein reines Binnenland und erst die beiden letzten Weltkriege haben dazu geführt,

dass sich auch unsere Schweizerflagge auf den Weltmeeren zeigt. Das hat aber noch nicht dazu geführt, daß sich nun die konservativen Durchschnittsschweizer zu wirklichen Wasserratten gewandelt haben. Schiene und Straße sind uns, wenigstens heute, viel vertrautere Verkehrsträger als das Wasser, und es brauchte seinerzeit schon den Wagemut und starken Glauben eines Gelpke, um der Rheinschiffahrt wenigstens wieder den Weg bis Basel zu öffnen. Über die ungeahnte Entwicklung, die die Häfen Basels seit der Ankunft des ersten Groß-Güterboots bis heute durchgemacht haben, braucht an dieser Stelle kein Wort mehr verloren zu werden, sprechen doch die über den Basler Hafenverkehr periodisch veröffentlichten Umschlagsziffern Bände.

Der Glaube von Ing. Gelpke ist also nicht enttäuscht worden. Es ist vor allem sein Verdienst, wenn heute beinahe die Hälfte des gesamten schweizerischen Imports auf dem Wasserweg nach Basel kommt, ein Ergebnis, das weder er noch seine Gegner in ihren kühnsten Träumen je erwartet hätten.

Die heutigen Basler Hafenanlagen sind denn auch nicht entstanden auf Grund von langwierigen, wirtschaftlichen Untersuchungen und Statistiken, fehlten doch damals erst recht alle Möglichkeiten, zuverlässige Aussagen über die mutmaßliche und einen längeren Zeitraum umfassende Entwicklung und den voraussichtlichen volkswirtschaftlichen Nutzen eines solchen Bauvorhabens zu machen.

Hätte man aber damals in Basel eine solche Entwicklung wirklich vorausgesehen und vorausberechnen, d. h. nachweisen können, daß der volkswirtschaftliche