

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 50 (1958)  
**Heft:** 1-2

**Artikel:** "Vom Meer zum Bodensee"  
**Autor:** Walther, K.A. / Rohr, Fritz  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-921890>

### **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:** 19.02.2026

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

## SCHIFFFAHRT



Rheinhafen  
Au-Baselland  
Oberste Großanlage  
am Rhein  
(Photo  
A. Jansen, Zürich)

### «Vom Meer zum Bodensee» (Publikation von K. A. Walther)

Der Chronist verzeichnet Anno Domini 1254. Der Vollender der Scholastik, Schüler eines Albertus Magnus von Köln, Thomas von Aquin lehrte zu gleicher Zeit an der Theologenschule der unter König Ludwig IX., dem Heiligen, von Robert de Sorbon 3 Jahre später 1257 gegründeten, heute 700 Jahre alten Universität von Paris. 1256 erhielt er das Lizentiat für seine eigentliche Lehrtätigkeit als Magister. Der nachmalige doctor angelicus der heutigen «Sorbonne» hat seine groß angelegte Philosophie seit Aristoteles in vielen Schriften, darunter in einer Disputation über die Liebe als Grundkraft des Universums niedergelegt. Zu gleicher Zeit entstand an dem ihm aus seinem Kölner Aufenthalt bei der Gründung eines «studium generale» unter der Leitung von Albertus Magnus wohlbekannten Rhein 1254 der «Große Rheinische Städtebund».

In Mainz von den Stadtherren und Bürgern der Rheinstädte Köln, Mainz, Worms, Speyer, Straßburg, Basel und anderen nicht genannten Städten sowie den Erzbischöfen von Mainz, Köln und Trier, ferner den Bischöfen von Worms, Straßburg, Metz, Basel und vielen damaligen Grafschaften gegründet, war der Bund, dem sich 1256 — zwei Jahre nach seiner Gründung — auch Heidelberg anschloß, damals eine der fortschrittlichen praktischen Verwirklichungen der von den beiden geistigen Großen ihrer Zeit gelehrten Idee einer Ordnung als Einheit in der Vielheit im Rheingebiet. Die Verbindung von Geisteswissenschaft und Praxis, die heute zur Lebensnotwendigkeit geworden ist, war den beiden größten Gelehrten der mittelalterlichen Scholastik in ihren bedeutenden und unerreichten Werken

im Dienste der Erforschung der höchsten Wahrheit wohl bekannt. Der wahre Fortschritt auf allen Lebensgebieten in staatlicher und supranationaler Gemeinschaft beruht in der Wissenschaft und vollzieht sich auf ihrer Grundlage. Wo könnte mehr die im Urteil heutiger Gelehrter im Blick auf den Großen Albert von Köln und den Aquinaten und im Rückblick auf das damalige Leben ihrer Zeit getroffene Feststellung, Gegenwartsbeziehung ist Tradition und Geschichte, die zutreffendere Bestätigung erfahren als am Rhein, seiner geschichtlichen Entwicklung der Kultur, seines Staatsgefüges und seiner Bewohner.

Im geistigen Rhythmus der Dinge vom Ganzen in vielfältiger Entfaltung und im Streben wieder zum Ganzen zurück vollzieht sich das geschichtliche Leben in der Landschaft am Rhein vom Meer zum Bodensee und bis zum Ursprung der Alpenquellen mit der Leuchtkraft einer objektiven Evidenz von unerschöpflichem Reichtum und Schönheit vor unseren Augen. Zu allen Zeiten haftet ihr ein Teil jener evidentia objectiva an, die das Kernstück in der Erkenntnislehre der philosophia perennis des Aquinaten bildet.

Aus dieser geistigen Schau des Ganzen und aus der Grundeinstellung zum Leben als Auftrag wird auch die Kultur am Rhein zum sichtbaren Ausdruck der Geisteshaltung der dort lebenden Gemeinschaft der Menschen, die berufen sind, ihre kulturellen Aufgaben in ihrem Lebensraum vom Meer bis zu den Alpen wie in der Vergangenheit in der Gegenwart und Zukunft zu erfüllen und zu verwirklichen.

«Vom Meer zum Bodensee», eine einmalige Kultur- aufgabe von größter aktueller Bedeutung, im Verlag Otto Walter AG, Olten und Freiburg i. Br., von *Karl August Walther* herausgegeben, ist ein Werk, an dessen Zustandekommen eine Reihe angesehener Persönlichkeiten der Wasserwirtschaft, der Schifffahrt und des Verkehrs, der Wissenschaft und der Kunst, der Industrie und der Energiewirtschaft aus den beteiligten Ländern mitarbeiteten, ein Gemeinschaftswerk im Dienst einer wahrhaft realen europäischen Idee, die geeignet erscheint, der gegenseitigen Verständigung, Zusammenarbeit und Freundschaft zu dienen.

Der Rhein ist ein Hauptmerkmal von Europa. Seine Mittlerstellung beruht in zwei wesentlichen Richtungen der geistigen Welt Europas, deren Verschiedenheit in der Form des europäischen Geistes in Deutschland und Frankreich am ausgeprägtesten ist. Der Rhein bildet daher das eigentliche Rückgrat, das Symbol der europäischen Integration. Er ist nicht nur Mittler, sondern auch der eigentliche Befruchter aller aus dieser Gegensätzlichkeit des Geistes, an dem alle Völker seiner Ufer teilhaben. Nichts ist für den einzelnen von ihnen zutreffender als die Tatsache, die Prof. Salvador de Madariaga, Oxford, unter Hinweis auf das Beispiel des großen Europäers Erasmus von Rotterdam, der sein Leben zwischen Rotterdam und Basel verbrachte, in seinem Beitrag von den vielen Möglichkeiten, ein Europa zu schaffen, als den besten Weg bezeichnet, selbst ein Europäer zu sein.

Die Verlängerung der Schifffahrtsstraße bis zum Bodensee hat für das Land am Hochrhein bis zum Meer außer den augenfälligen, nicht zu unterschätzenden materiellen Vorteilen für die Uferbewohner eine größere und wesentlichere Bedeutung. Dieses Ereignis bringt etwas anderes, etwas Neues, zu Begeisterung und weiterer Inspiration Anregendes. Mit dieser Feststellung des Präsidenten der Union der Rheinischen Handelskammern, Rotterdam, Dr. K. P. van der Mandele, sind wir durch den Rhein als Rückgrat von Westeuropa, ja Europas, inter-staatlich, inter-wirtschaftlich und inter-kulturell verbunden. Die Rheingemeinschaft zieht in Wirklichkeit in nächster Zukunft wieder weitere Kreise. In einer neuen Epoche des geistigen Umbruchs, dem wir entgegengehen, und in der vielleicht der Standort, der Einfluß und die Kraft von Europa in der Welt angefochten, sogar von neuem bedroht werden kann, darf das gemeinsame Ziel nicht allein in der gemeinschaftlichen Forderung der materiellen Wohlfahrt und in der Erhöhung der Produktivität des Stromgebiets gesehen werden, sondern darin, die geistige Front zu bilden, die, wie immer die Welt sich auch gestalten möge, die starke Achse und zugleich neue Wacht des Geistes am Rhein sein und bleiben wird, um die sich Europa dreht. Auch der Kampf mit den Naturgewalten ist am Strom stets gleich und bildet eine weitere verbindende Kraft.

Die vor mehr als 140 Jahren im Wiener Kongreß mit dem Rhein-Regime geschaffene Zentralkommission ist der beste Garant der Einheitlichkeit dieses Geistes. Der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg, Dr. H. Walther, sieht in der langen Dauer seit der durch den Wiener Kongreß geschaffenen Zentralität des Rhein-Regimes den besten Beweis für die segensreiche Wirksamkeit des Ausführungsorgans, der Zentralkommission. Das Wesen ihrer Funktion besteht in der Herbeiführung eines gemein-

samen Willens der Mitgliedstaaten, dessen treibende Kräfte ebenso die täglichen Erfordernisse wie auch der Geist der Zusammenarbeit sind.

Einstmals bahnbrechend in der europäischen Form der Zusammenarbeit in der Binnenschifffahrt am Rhein, schreitet sie unabhängig von den Diskussionen um Europa und den damit zusammenhängenden Bewegungen auf dem Gebiet der Rheinschifffahrt konsequent weiter. Der von Staatssekretär Dr. L. Seiermann, Bonn, unternommene Versuch, das bunte Bild der europäischen Formen der Zusammenarbeit in der Rheinschifffahrt nach ihrer Struktur zu ordnen, führte zum Ergebnis der unverkennbaren Schlüsselposition des Organs der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte von 1868, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Ihr sind nicht nur die ursprünglichen, in den Schifffahrtsakten ausdrücklich erwähnten Aufgaben vorbehalten, sondern sie bemüht sich um alle Fragen der Zusammenarbeit in diesem Stromgebiet und seiner Schifffahrt, auch für die Probleme der wirtschaftlichen Zusammenarbeit und für die Lösung der sozialen Aufgaben. Dagegen waren die Rheinzentralkommission und die in ihr vertretenen Staaten stets bestrebt, unmittelbar ihre Aufgaben nur in den unbestritten zum staatlichen Bereich gehörenden Fragen des Ausbaues und der Unterhaltung des Fahrwassers, in der Regelung des Schiffsverkehrs, in den Anforderungen, die an Schiff und Besatzung zu stellen sind, und in den vielgestaltigen Aufgaben des Wechsel- und Transitverkehrs in einem Stromgebiet, das fünf verschiedene souveräne Zollbereiche umfaßt, zu sehen. Die so unterschiedliche Gestaltung der Zusammenarbeit auf den nicht der staatlichen Initiative und Exekutive ausschließlich vorbehaltenen Gebieten ist keine Zufallsentwicklung, sondern der Ausdruck einer für jeden Sonderbereich adäquaten Form einer organisierten Gemeinschaftsarbeit. Das Schwergewicht der europäischen Zusammenarbeit in der Rheinschifffahrt liegt in der verantwortlichen Mitarbeit der Unternehmer und der staatlichen Behörden der einzelnen Uferstaaten.

In seinen Verbindungen zum europäischen Flußsystem nimmt der Rhein eine bevorzugte Stellung unter den europäischen Wasserstraßen ein. Präsident Dr.-Ing. G. Schneider, Freiburg i. Br., bezeichnet ihn in seinem Beitrag als einzigen größeren Fluß des nördlichen Abflußgebiets Mitteleuropas, der an den Alpen Anteil hat und berufen ist, Kernstück eines kontinentalen Wasserstraßennetzes zu sein. Das Verkehrsgebiet des Rheins hat durch die Rheinmündungshäfen unmittelbaren Anschluß an den Weltverkehr, gehört den Anliegerstaaten Schweiz, Frankreich, Deutschland und Niederlande an und besitzt daher internationale europäische Bedeutung. Da gute Verkehrsverbindungen die Wirtschaftskraft einer Gegend nachhaltig stärken und der Ausbau des Hochrheins für die Großschifffahrt ein weiteres Glied in den Plänen der Zusammenfassung der mittlereuropäischen Flußsysteme ist, verdient die Hochrheinwasserstraße allein wegen dieser erstrebenswerten Fernziele weitgehende Förderung. Stolze Schiffe auf den heute einsamen Wasserflächen des Hochrheins werden nicht nur das äußere Landschaftsbild bereichern, sondern auch die Grundlage für Aufstieg und Wohlstand bilden, da die Binnenschifffahrt für den Massen- und Schwerverkehr die größte Leistungsfähigkeit besitzt und gegenüber anderen Verkehrsträgern wesent-

liche verkehrstechnische und verkehrswirtschaftliche Vorteile besitzt.

Der Rhein, das Rückgrat des europäischen Wasserstraßennetzes, zählt zu den verkehrsreichsten Binnenwasserstraßen der Welt. Da die Hafenanlagen für die wirtschaftliche und rasche Abwicklung des Verkehrsaufkommens der Binnenschifffahrt allein zu sorgen haben, gehören sie zu den wichtigsten und unentbehrlichsten Einrichtungen einer Wasserstraße, von deren Ausbau des Betriebsvorgangs und der Umschlagskapazität die Leistungsfähigkeit entscheidend abhängig ist. Oberstadtdirektor Dr. Nagel, Neuß/Rh., weist in seinem Beitrag darauf hin, daß die Binnenhäfen über eine in der gesamten Wirtschaft einmalige Vielseitigkeit der ökonomischen und kommerziellen Erscheinungen und Vorgänge verfügen, deren wirtschaftlicher und technischer Charakter sowie ihre betriebswirtschaftliche Struktur Vergleiche mit anderen Verkehrsträgern und Erscheinungsformen der Wirtschaft nicht zulassen.

Ein eindrucksvoller Beweis der wirtschaftlichen Auswirkung und Befruchtung durch die Rheinschifffahrt ist die Entwicklung der Beziehung zwischen Ruhrgebiet und dem Rhein. Dr. Schwoerbel, Duisburg, weist in seinem Beitrag nach, daß dieses Gebiet seine Stellung im Rahmen der deutschen Gesamtwirtschaft und darüber hinaus seine Weltgeltung nie erreicht hätte ohne Hilfe schiffbarer Wasserstraßen. Namentlich der Rhein eröffnete zahlreichen Zweigen der Ruhrwirtschaft die Tore der Welt. Die Erhaltung und mögliche Steigerung der Leistungsfähigkeit der Rheinwasserstraße ist und bleibt daher auch für das Ruhrgebiet eine Kardinalfrage. Die Stellung dieses Stromes ist für den zukünftigen europäischen Handelsverkehr als einmalig zu werten. Der Rheinstrom hat seinen Ländern ihr wirtschaftliches Gesicht gegeben.

Basel und Köln gehören in der europäischen Geschichte zu den ältesten Rheingründungen v. Chr. und zu den bedeutendsten Großstädten am Rhein. Ihre Geschichte ist seit Anbeginn verbunden mit dem Rhein und der Rheinschifffahrt. Basel konnte im vergangenen Jahre 1957 das Fest des zweitausendsten Jahrestages der Stadtgründung begehen. Köln, 38 v. Chr. gegründet, kann in 5 Jahren auf seinen zweitausendsten Gründungstag zurückblicken. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß den römischen Gründern beider Städte der bequeme und rasche Weg nach Norden und Westen, den ihnen der Strom bot, bei der Auslese der verkehrsgünstigsten Plätze und ihre zentrale Lage für beide Stadtsiedelungen in besonderem Maße mitbestimmend waren. Auch retteten sich beide Städte dank ihrer günstigen Lage am Strom als wehrhafte und ihrer Kraft bewußte Städte über die Verfallszeit des Römischen Reiches hinweg. Zu Beginn unseres Jahrhunderts erkannte Basel erneut die Möglichkeiten der ihm von der Natur gegebenen Lage am Rheinknie für den Anschluß an die heutige Großschifffahrt des Rheins. In kometenhaftem Aufstieg rückte im Zeitraum eines halben Jahrhunderts Basel als schweizerischer Außenhandelshafen mit seinem Jahresumschlag an fünfte Stelle unter allen Rheinhäfen. Jedoch nicht genug mit dieser sich auf weitere Sicht steigernden Entwicklung, wird Basel in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts nicht nur Endpunkt der Oberrheinschifffahrt bleiben, sondern auch aus seiner natürlichen Lage als Anfangspunkt der Hochrheinschifffahrt zum Bodensee neue kul-

turelle und wirtschaftliche Vorteile ziehen und erhalten, obwohl, wie Nationalrat Dr. A. Schaller, Basel, betont, die Rheinschifffahrt und der Rheinhafen nicht in dominierender Weise bestimmend für das äußere Stadtbild, noch ebensowenig aufdringlich die Ausstrahlung der Rheinschifffahrt auf das wirtschaftliche Gefüge der Stadt Basel in einer glücklichen Mischung von kultureller Geistesstätte, Handel und industriellem Gewerbe sind.

Es ist weder ein Zufall, noch das Bestreben, zusammenhanglos Artikel an Artikel zu reihen, sondern das erschienene Buch «Vom Meer zum Bodensee» stellt in einer sorgfältigen Auswahl nach neuesten Gesichtspunkten der Erkenntnis auch die geistig-kulturellen Zusammenhänge der Geschichte und Gegenwart des Rheins in Verbindung mit der Wasserstraße und Schifffahrt dar. Es ist daher besonders zu begrüßen, daß eine Reihe Verbände, sowohl die in erster Linie zur Förderung der Weiterführung der Hochrheinwasserstraße berufenen und andere Schifffahrtsverbände an bestehenden Wasserstraßen, darunter der deutsche Zentralverein für Binnenschifffahrt, als auch Wasserwirtschafts- und Abwasserverbände, durch namhafte Vertreter einen anerkannten Beitrag leisteten. Es würde zu weit führen, hierauf im einzelnen einzugehen. Die Verbände haben jedoch über ihre enger begrenzten Aufgaben hinaus bewiesen, daß das Rheinproblem und insbesondere die Verlängerung der Wasserstraße zum Bodensee im großen Zusammenhang aller natürlichen und künstlichen Einflüsse, also in der Einheit des Flußregimes und der gesamten Wasserwirtschaft gesehen werden muß, wobei die Schifffahrt technisch nur eine Teilnutzung darstellt. Wirtschaftlich und rechtlich dagegen ist seine Einordnung auch, soweit erforderlich, für die Weiterentwicklung oder Änderung bestehender internationaler Abmachungen und kulturell-politisch im Gesamtbild der europäischen Geschichtsentwicklung bis zur heute erstrebenswerten Integration zu betrachten. Die Ausführungen der Vertreter der Verbände haben die entscheidende, letzten Endes einheitliche kulturelle Bedeutung des Problems in ihren Ausführungen vor spezielle Interessen und über einseitiges Spezialistentum gestellt.

Noch ein Wort im Werk «Vom Meer zum Bodensee» zur Energieproduktion und Wasserwirtschaft in diesem von Tradition und Geschichte so reichen Lebensraum. Energieproduktion und Wasserwirtschaft sind Begriffe der neuesten Zeit. Die erste hatte früher praktisch nur geringe oder gar keine Bedeutung, die zweite war wohl in begrenztem Ausmaß vorhanden, aber noch nicht zu einem allgemeinen Begriff geworden. Dipl.-Ing. F. Kuntschen, alt Direktor des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft, Bern, hat es unternommen, die geschichtliche Entwicklung seit 1889 und die hydrologisch-wirtschaftliche Bedeutung der Kraftwerke des Hochrheins mit seiner Ergiebigkeit und Ausgeglichenheit seiner Wasserführung gegenüber anderen Flüssen des europäischen Kontinents zu beschreiben.

An den Ausbau der Hochrheinkraftwerke und des Hochrheins zur Schifffahrtsstraße wird sich als bekrönender Abschluß ein weiteres Projekt, die Bodenseeregulierung, anschließen. Ihr Hauptzweck liegt in der Beseitigung der Überschwemmungen an den Seeufern. Dazu kommt eine Verbesserung der Niederwasserführung des Rheins im Winter zugunsten der Hochrhein-



kraftwerke und der Rheinschiffahrt. Sektionschef Dipl.-Ing. L. Kolly, Bern, bezeichnet nur einen wohlhabgewogenen Kompromiß der Seeregulierung als Grundlage und Instrument des für die Bewirtschaftung der Seewasserstände erforderlichen Regulierreglements. Die vordringlichste Maßnahme am Bodensee ist das Problem seiner Reinhaltung, der Trink- und Brauchwasserversorgung der Uferanlieger und der Fernwasserversorgung aus dem See sowie der Abwassereinleitung im Einzugsgebiet des Sees. Es folgen als weitere die soeben erwähnte Bodenseeregulierung und in begrenztem Maße auch der Hochrheinausbau zur Schiffahrtsstraße. Die Wirtschaftlichkeit des Erfolgs der beiden wasserwirtschaftlichen Maßnahmen der Abwasserreinigung und Einleitung sowie der Regulierung der Bodenseewasserstände ist als gesichert zu betrachten. Auch eine zeitliche Verschiebung der Ausführung der Bodenseeregulierung bedeutet durch die bereits fortgeschrittene Gesamtplanung unter Einbeziehung einer Auswirkung der künftigen Hochrheinschiffahrt auf die wasserwirtschaftlichen Verhältnisse des Bodensees keine wirtschaftliche Behinderung.

Für den künftigen Wasserhaushalt im Quellgebiet des Rheins in Speicherseen zur Energiegewinnung weist Direktor G. A. Töndury nach, daß bereits heute durch die Tiroler Wasserbeleitungen der Vorarlberger Illwerke jährlich 180 Mio m<sup>3</sup> dem Einzugsgebiet des Inn entzogen, in den Stauseen der Illwerke gespeichert werden und zum Rhein abfließen. Durch die Schaffung neuer und großer Stauräume, wovon im Quellgebiet des Rheins zurzeit 11 Speicherseen mit einem gesamten Nutzinhalt von rund 580 Mio m<sup>3</sup>, im Vorarlberg 10 Speicherseen mit rund 700 m<sup>3</sup> geplant sind, werden diese Verhältnisse noch bedeutend verbessert werden. In absehbarer Zeit kann durch die Schaffung der im Bau befindlichen und geplanten Speicherseen die heutige Abflußmenge des Rheins bei Nohl um 93 m<sup>3</sup>/s oder um 26 bis 45% gegenüber den heutigen Wintermonatsmitteln erhöht werden. Dazu kommt noch die weitere günstige Wirkung der Bodenseeregulierung für zusätzliche Energieerzeugung in den Hochrheinkraftwerken und für die Schiffahrt durch Anreicherung der niederen Winterwasserstände.

Direktor Dr. Ing. M. Oesterhaus, Bern, geht in seinen rechtlich-technisch grundlegenden und wirtschaftlichen Überlegungen zum Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins vom Gedanken seiner Erschließung für eine moderne Großschiffahrt aus. Bereits im Jahre 1919 wurde eine «Ständige Kommission der beiden Uferstaaten», Schweiz und Baden, eingerichtet, die noch heute alle Fragen der Errichtung von Kraftwerken und die damit zusammenhängenden Schiffahrtsprobleme am Hochrhein behandelt. Auch in das schweizerische Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkraft vom Jahre 1916 sind Bestimmungen zur Wahrung der Interessen der Binnenschiffahrt aufgenommen worden. Ein wesentlicher Schritt jedoch auf dem Wege der zwischenstaatlichen vertraglichen Vorbereitung der Hochrheinschiffahrt bedeutet der Staatsvertrag vom Jahre 1929 zwischen der Schweiz und dem ehemaligen Land Baden, in dem u. a. in Art. 6 enthalten ist, daß die Schiffbarmachung des Hochrheins erst dann erfolgen solle, wenn sie wirtschaftlich als gerechtfertigt erscheine. In seiner Stellungnahme beruft sich Dr. Oesterhaus auf die Garantie der Abgabefreiheit und der in-

tegralen Freiheit der Schiffahrt, wie diese beim Rhein unterhalb Basels auf dem allgemeinen Völkerrecht beruhend in der Mannheimer Schiffahrtsakte von 1868 verankert ist. Inwieweit die Frage der Abklärung der wirtschaftlichen Verhältnisse zugunsten der Schiffbarmachung des Hochrheins beantwortet werden kann, werden unter Hinweis auf bundesrätliche Schlußfolgerungen Möglichkeiten einer gewissen Wirtschaftsbelebung für die nächste Zukunft hervorgehoben. Im Frühjahr 1957 hat der Nationalrat dem bundesrätlichen Bericht zur Frage des Hochrheinausbaues mit großer Mehrheit zugestimmt. Über die Bedeutung dieses Parlamentsbeschlusses der Schweiz für den Hochrheinausbau zur Schiffahrtsstraße enthält Heft 11/1957 der «Wasser- und Energiewirtschaft» einen ausführlichen Bericht mit Stellungnahme.

In seiner Ansprache anlässlich der 50-Jahr-Feier des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz vom 5. Juli 1957 in Konstanz nahm der deutsche Bundesverkehrsminister Dr.-Ing. H. Ch. Seebohm eingehend zum Vorhaben der Hochrheinschiffahrt Stellung und erklärte, nachdem die Verhältnisse in der Schweiz eine grundsätzliche Klärung erfahren haben, liege die Initiative nun auf deutscher Seite.

Ebenso hob der Präsident des Schweizerischen Wasserversichtsverbandes, Nationalrat Dr. K. Obrecht, Solothurn, in seiner Ansprache bei der Hauptversammlung des Verbandes am 29. August 1957 in Bern die große Bedeutung des wichtigen Verkehrsproblems der Hochrheinschiffahrt Basel-Bodensee hervor und vertrat die Ansicht, daß es in Zukunft eine aktivere Förderung erfahren müsse insbesondere durch sofortige geeignete Maßnahmen zur rechtlichen Sicherung des Geländes der für die Ausführung festgelegten Trasse.

In dieser Übersicht ist es nicht möglich, über die zahlreichen wertvollen und aktuellen Beiträge weiterer Autoren des Werkes «Vom Meer zum Bodensee» im einzelnen zu berichten. Es kann jedoch ein wichtiges und dringendes Problem am gesamten Rhein vom Ursprung bis zur Mündung nicht übergangen werden. Die Reinhaltung und der Landschaftsschutz des Rheins sind heute so vordringliche Aufgaben geworden, zu deren umfassender und wirksamer Lösung wir gegen Widerstände, von welcher Seite sie auch kommen mögen, für die nachfolgenden Generationen im Gewissen verpflichtet sind. Diese Aufgaben sind sehr vielseitig. Prof. Dr. O. Jaag stellt die berechtigten Forderungen, der Rhein solle den Uferbewohnern und seinem Hinterland als unversieglischer Quell zur Aufbereitung von Trink- und Brauchwasser für Städte und Dörfer, Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft erhalten bleiben. Das Rheinwasser soll wie früher ohne Gefahr für empfindliche Kulturpflanzen als Wasser-Wasser benutzt werden können. Der Rhein muß weitgehend als Hort der Volksgesundheit und Erholung insbesondere fürs Baden und Schwimmen erhalten bleiben. Auch die Belange der Fischerei sind, soweit der Rückgang des früheren Fischreichtums auf die Verunreinigung des Rheinwassers zurückzuführen ist, zu berücksichtigen. Schließlich haben zum mindesten die Ausflugs- und Vergnügungsschiffe der Rheinschiffahrt ein weiteres Interesse am Reinheitsgrad des Rheinwassers. Prof. Dr. O. Jaag schließt mit der verheißungsvollen Verpflichtung zu einer gewaltigen Aufgabe. Wenn die vielerorts eingeleiteten Sanierungsmaßnahmen mit der ihnen zukom-

menden Dringlichkeit fortgesetzt, intensiviert und auf das ganze Einzugsgebiet des Rheins ausgedehnt werden, wird mit Sicherheit dem Rheinstrom in naher Zukunft sein altes Gesicht, d. h. sein reines, klares, gesundes Wasser zum Leben und zur Freude aller wiedergegeben werden können.

Es besteht weiterhin kein Zweifel, daß der Pflege von Natur und Heimat am Rhein, insbesondere in der einmaligen Landschaft des Hochrheins beim Ausbau der Hochrhein-Wasserstraße künftig bei allen technischen und wirtschaftlichen Planungen eine bevorzugte

Berücksichtigung einzuräumen ist. Im Rahmen der kulturellen Funktionen müssen diese Gesichtspunkte beachtet werden und kommt nach den Ausführungen von Dipl. Ing. A. Ostertag, Zürich, dieser Pflege von Landschaft, Natur und Heimat eine ganz große Bedeutung zu. So dient der Hochrhenausbau zur Schifffahrtsstraße nicht nur einem vordringlichen technisch-wirtschaftlichen Verkehrszweck, sondern seine Verwirklichung soll auch der sichtbare Ausdruck eines kulturellen Gemeinschaftswerks und besonderer Verpflichtung auf dem Gebiet der Technik sein.

Dr.-Ing. Fritz Rohr, Heidelberg

Geschäftsführer des Südwestdeutschen Wasserwirtschaftsverbandes und des Oberrheinischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverbandes sowie der Arbeitsgemeinschaft der Wasserwirtschaftsverbände

### Schiffsverkehr und Umschlag in den Rheinhäfen beider Basel

Wie aus den monatlichen Berichten des Rheinschiffahrtsamtes Basel hervorgeht, hat der Gesamtumschlag der Rheinhäfen beider Basel im Jahre 1957 mit 5,396 Mio t (Vorjahr 5,285 Mio t) einen *neuen Höchststand* erreicht. Die in den Jahren seit Beendigung des Zweiten Weltkrieges erfolgte Entwicklung veranschaulichen folgende Zahlen:

|                   |             |      |             |
|-------------------|-------------|------|-------------|
| 1938              | 2,704 Mio t | 1951 | 4,592 Mio t |
| 1945 <sup>1</sup> | —           | 1952 | 4,239 Mio t |
| 1946              | 1,068 Mio t | 1953 | 3,923 Mio t |
| 1947              | 1,897 Mio t | 1954 | 4,496 Mio t |
| 1948              | 2,779 Mio t | 1955 | 4,587 Mio t |
| 1949              | 2,252 Mio t | 1956 | 5,285 Mio t |
| 1950              | 3,500 Mio t | 1957 | 5,396 Mio t |

<sup>1</sup> Einstellung der Rheinschiffahrt infolge Kriegseinwirkungen

Am Gesamtumschlag 1957 partizipierte der Bergverkehr mit 5,028 Mio t oder 93,2% (Vorjahr 4,868 Mio t). Der Talverkehr hingegen hatte erneut eine Ein-

buße zu verzeichnen und betrug nur 0,368 Mio t, das sind ca. 49 000 t weniger als im Vorjahre.

Ein Vergleich des Umschlages nach Hafenanlagen ergibt, daß der Anteil der baselstädtischen Anlagen leicht zurückgegangen ist, während die basellandschaftlichen Häfen einen Zuwachs aufwiesen, wie dies aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist:

|                  | Umschlagsverkehr nach Hafenanlagen |               |               |
|------------------|------------------------------------|---------------|---------------|
|                  | 1955<br>Mio t                      | 1956<br>Mio t | 1957<br>Mio t |
| Basel-Stadt      | 3,517                              | 3,898         | 3,790         |
| Basel-Landschaft | 1,070                              | 1,387         | 1,606         |
|                  | 4,587                              | 5,285         | 5,396         |

Bemerkenswert bei diesen Zahlen ist das kontinuierliche Ansteigen des Umschlagverkehrs in den basellandschaftlichen Hafenanlagen Birsfelden und Au, die seit dem Jahre 1955 eine 50%ige Zunahme zu verzeichnen hatten.

E. A.

## GEWÄSSERSCHUTZ

### Législation suisse sur la protection des eaux contre la pollution<sup>1</sup>

par A. Matthey-Doret, chef du Service fédéral de la protection des eaux

#### I. Etat de la pollution des eaux en Suisse

Lors de la session de juin 1944, feu M. le conseiller national Zigerli a, dans un remarquable «postulat», invité le Conseil fédéral à examiner s'il n'y avait pas lieu d'édicter des dispositions fédérales en vue d'assurer une protection efficace des eaux superficielles et souterraines. Pour donner une idée du degré alarmant que la pollution des eaux a atteint dans notre pays, il a énuméré ce que, au cours d'une seule année, on a retiré des grilles de l'usine électrique de Wynau sur l'Aar, à savoir: 328 poissons péris, 255 lapins, 27 chiens, 142 chats, 162 poules, 24 cochons, 11 veaux, les viscères de 203 animaux ainsi que 3475 wagons de déchets et d'immondices de tout genre.

<sup>1</sup> Article tiré en partie d'une conférence que l'auteur a présentée le 7 septembre 1957 à l'assemblée générale de l'Union des villes suisses à La Chaux-de-Fonds.

De son côté, feu M. le professeur von Gonzenbach, directeur de l'institut d'hygiène de l'Ecole polytechnique fédérale, s'est prononcé dans les termes suivants pour illustrer l'insouciance de l'homme par rapport à la pollution des eaux:

«L'oiseau tient son nid propre. Il en est de même de la tanière des bêtes sauvages. Lorsque les animaux ont fait leurs besoins, ils en effacent souvent proprement les traces. L'homme, en revanche, dirige ses excréments là où il cherche aussi à se délasser, à se récréer et à se divertir, où il se procure une partie de sa nourriture et où il étanche sa soif, à savoir: ... dans l'eau!»

Dans son message du 28 avril 1953 relatif à l'introduction d'un article 24<sup>quater</sup> dans la constitution, le Conseil fédéral a donné des informations détaillées sur la corruption des eaux ainsi que sur les dommages qui en résultent du point de vue économique, hygiénique et esthétique. Ces renseignements peuvent être résumés ainsi: