

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 62 (1970)
Heft: 1-2

Artikel: Die Mosel als moderne Wasserstrasse
Autor: Töndury, Gian Andri
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-921050>

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: 02.10.2025

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

Der Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein—Bodensee (NOS-Verband) organisierte für ein knappes Dutzend Redaktoren schweizerischer Tageszeitungen und Zeitschriften vom 4. bis 6. September 1969 eine dreitägige Pressefahrt in das Gebiet der Mosel von deren Mündung in den Rhein bei Koblenz bis zur alten Stadt Trier. Diese Fahrt wickelte sich teils per Bahn, per Schiff und Car ab und vermittelte — grösstenteils bei prächtigem Herbstwetter — einen ausgezeichneten Einblick in die Landschaft und Verhältnisse dieses schönen und durch reiche kulturelle Tradition gekennzeichneten Flussgebiets.

Als Vertreter des gastgebenden NOS-Verbandes nahmen Dr. H. R. Leuenberger, Delegierter des Kaufmännischen Directoriums St. Gallen und Vizepräsident des Verbandes, sowie lic. rer. publ. K. Bauer, Geschäftsführer, an der Moselfahrt teil; bei allen Besichtigungen begleitete uns zudem Dr. G. Brustmann von der Industrie- und Handelskammer Koblenz, der aus der Sicht der Wirtschaft für Erläuterungen aller Art und zur Beantwortung der zahlreichen Fragen auch kritischer Pressevertreter prädestiniert war und dem für die freimütige und herzlich-humorvolle Art der Betreuung unserer Reisegruppe und Mithilfe bei der Organisation der bestens gelungenen Exkursion ein besonderer Dank gebührt.

Der Vormittag des 4. September brachte uns bei eher düsterem und regnerischem Wetter von der Schweiz mit dem bequemen TEE-Zug «Helvetia» in wenigen Stunden nach Koblenz, der in einem ziemlich engen Kessel am

Zusammenfluss von Rhein und Mosel gelegenen Stadt.

Der erste Besuch galt der untersten Schifffahrtsschleuse, die durch die Stauhaltung für das Kraftwerk Koblenz bedingt ist; bei dieser Stufe handelt es sich — im Gegensatz zu allen übrigen an der Mosel errichteten dreizehn Stauhaltungen — um eine ältere Anlage mit den damals üblichen grösseren Aufbauten für das Stauwehr, die allerdings in dieser stark industrialisierten Gegend am Rand einer grossen Siedlung nicht besonders auffallen. Nach einer kurzen Orientierung durch zuständige Fachleute über die Bedeutung der Mosel im westeuropäischen Wasserstrassennetz und über die technischen Einrichtungen für den Schleusenbetrieb im kleinen aber modern ausgerüsteten Kommandoraum der Koblenzer Moselschleuse, begab man sich per Car zum neuen Rheinhafen Koblenz, dessen moderne Einrichtungen kurz besichtigt wurden, um anschliessend für eine Kaffeepause auf den sogenannten «Rittersturz» zu fahren, von wo man einen weitreichenden Ausblick auf den Rhein und die in starker industrieller Entwicklung begriffene, von der auf einer Felsbastion gelegenen alten Burg dominierte Stadt Koblenz hat, deren Ursprünge auf eine römische Siedlung mit Verteidigungsanlagen an der Flussgabelung zurückgehen. Leider war die Sicht im eher trüben, dämmerigen Abendlicht etwas beeinträchtigt.

Vor dem gemeinsamen Nachtessen im Hotel Pfälzerhof erfolgte eine offizielle Begrüssung durch Dr. G. Brustmann, Vertreter der Industrie- und Handelskammer Koblenz; seiner ausgezeichneten Orientierung über die

Historische Entwicklung der Schiffbarmachung der Mosel und die bereits feststellbaren Auswirkungen

entnehmen wir gerne die nachfolgenden Angaben nahezu vollständig und im Wortlaut:

«Die Industrie- und Handelskammern Koblenz, Trier und Metz haben bereits vor 140 Jahren die Notwendigkeit der Schiffbarmachung der Mosel erkannt und immer wieder die Realisierung dieses Projektes gefordert. Dabei wurden sie häufig in die Defensive gedrängt, weil sowohl deutsche als auch französische Wirtschaftskreise in dem Ausbau dieses Gross-Schiffahrtsweges wettbewerbsverzerrende Folgen erblickten. Die deutsche Wirtschaft, insbesondere die Ruhrindustrie, setzte sich mit viel Initiative stets dann für die Moselschifffahrt ein, wenn Elsass-Lothringen zum deutschen Staatenverbund gehörte. Sie lehnte sie mit gleicher Hartnäckigkeit in den Jahren ab, in denen Elsass-Lothringen der französischen Republik einverleibt war! Es ist daher nicht zu verwundern, dass das Interesse am Ausbau der Mosel zur Gross-Schiffahrtsstrasse nach der Eingliederung Lothringens und Luxemburgs im Juni 1940 noch gesteigert wurde. Trotz des Krieges wurden eine Anzahl schlechter Strecken ausgebessert und mit dem Ausbau der ersten Staustufe einschliesslich des Kraftwerks in Koblenz begonnen. 1944 allerdings mussten die Arbeiten wegen der Kriegslage gänzlich eingestellt werden.

1948 haben die Industrie- und Handelskammern Koblenz, Metz und Trier ihre Bemühungen um die Schiffbarmachung der Mosel wieder aufgenommen. Mit der Bildung der Montan-Union im Jahre 1952 trat das Projekt des Moselausbaues

in eine neue Phase, da die nationalen Montanindustrien der Mitgliederstaaten zu einem übernationalen Wirtschaftsgebilde zusammengeschlossen wurden. Es kam zur Bildung einiger Studienkreise, der französische, luxemburgische und deutsche Experten angehörten. Sie wurden damit beauftragt, die Bauwürdigkeit des Moselausbaues einer Prüfung zu unterziehen. In den Jahren 1952/53 wurden zahlreiche Verhandlungen geführt, deren Ziel es war, zu einer gemeinsamen Stellungnahme bezüglich der Baukostenschätzung, der Höhe der Frachtsätze, der technischen Durchführbarkeit, der Aufteilung der Kosten auf den Schifffahrtsweg und die Energiewirtschaft und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens zu gelangen. Am 24. Juni 1953 traten in Baden-Baden die französischen, luxemburgischen und deutschen Studienkreise für den Ausbau der Mosel zu einer gemeinsamen Vollversammlung zusammen. Dabei konnten über die technischen Merkmale sowie über die Baukosten, die auf rund 450 Mio DM ohne Bauzinsen geschätzt wurden, Einvernehmen erzielt werden. Das gleiche gilt für die wichtigsten Frachtsätze. Dagegen blieben Meinungsverschiedenheiten über die Verteilung der Kosten auf die Kostenträger bestehen. Während der weiteren Verhandlungen der deutsch-französischen Kommission ergaben sich insofern völlig neue Aspekte, als sich Frankreich bereit erklärte, das Saarland in die Bundesrepublik einzugliedern. Voraussetzung hierfür sollte aber die Zustimmung der Bundesrepublik zur Schiffbarmachung der Mosel sein.

Aufgrund dieser Zusage kam es verhältnismässig rasch, nämlich am 27. Oktober 1956, zu einem Staatsvertrag zwischen der Französischen Republik, dem Grossherzogtum Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland über die Schiffbarmachung der Mosel und die Rückgliederung des Saarlandes. In diesem Vertrag wurden der zu gründenden Internationalen Moselgesellschaft mbH., Trier, die Finanzierung und die Verwaltung der Schiffsabgaben übertragen. Die Baumassnahmen wurden zu Lasten dieser Gesellschaft von den nationalen Wasserbauverwaltungen durchgeführt. Von dem Stammkapital der Gesellschaft in Höhe von 102 Mio DM brachten die Republik Frankreich und die Bundesrepublik je 50 Mio DM, das Grossherzogtum Luxemburg 2 Mio DM auf. An nicht rückzahlbaren Zuwendungen wurden von der Republik Frankreich 10 Mio DM und von der Bundesrepublik Deutschland 70 Mio DM zur Verfügung gestellt. Mit zusätzlichen Darlehen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Frankreich standen der Gesellschaft rund 813 Mio DM an disponiblen Mitteln zur Verfügung. Diese sind bei einem Kostenvoranschlag von rund 477 Mio DM nach dem Baukostenindex vom Dezember 1952 für den Ausbau des Gross-Schiffahrtsweges, für dessen Erhaltung, für den Bau von Häfen, die Verlegung und Verbreiterung der Moseluferstrassen bis Ende 1968 verausgabt worden. Für den Annuitätendienst wurden Schiffsabgaben erhoben, die zwar von 4,3 Mio im Jahre 1965 auf 7,6 Mio DM im Jahre 1968 stiegen, aber nicht ausreichten, um die jährlich anfallenden Kosten für Betrieb, Unterhalt, Erneuerung der Anlagen und die Verwaltungskosten der Gesellschaft zu decken. Erst im Jahre 1967 überstiegen die Einnahmen die entstandenen Verpflichtungen.

Der Gross-Schiffahrtsweg, der auf einer Strecke von 270 km 14 Staustufen und 10 Kraftwerke mit einer jährlichen Arbeit von rund 870 Mio kWh aufweist, wurde im Mai 1964 von den Staatsoberhäuptern der drei Moseluferstaaten dem Verkehr übergeben.

Um den Verkehr von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 1500 t und einem Tiefgang bis zu 2,50 m während des ganzen Jahres zu ermöglichen, wurden neben der bereits in Koblenz bestehenden Schleuse 13 Wehre gebaut, nämlich bei Lehmen, Müden, Fankel, St. Aldegund, Enkirch, Zeltingen, Wintrich, Detzem, Trier, Grevenmacher, Palzem, Apbach und Königsmacher. Die nutzbare Länge aller Schleusen beträgt 165 m und die nutzbare Breite 12 m. Die Fahrinne selbst wird ständig auf einer Breite von 40 m und einer Tiefe von 2,50 m erhalten.

Während die deutschen Sachverständigen ein jährliches Frachtaufkommen von 3,45 Mio t schätzten, die französischen Experten dagegen mit einem solchen von 10,7 Mio t rechneten, wurden im Jahre 1965 bereits 4,5 Mio t im Durchgangsverkehr gezählt. 1966 waren es bereits 5,7 Mio t (+ 25,9%)

1967	7,1 Mio t (+ 21,5%)
1968	8,5 Mio t (+ 21%)

und 1969 dürften es nach vorsichtigen Schätzungen annähernd 10 Mio t sein. Der Durchgangsverkehr in der Koblenzer Schleuse hat sich somit seit 1965 mehr als verdoppelt!

Befördert wurden im Bergverkehr vornehmlich Kohle, Mineralöl, Erze, Roheisen, Rohstahl und Halberzeugnisse sowie andere Güter. Im Talverkehr dominieren Roheisen, Rohstahl, Halbzeuge, Schlacken, Sand, Kies und Getreide.

Die Schiffsabgabesätze je tkm für jede Güterart und die Tarifsätze für den Fahrgastverkehr wurden grössenordnungsmässig denjenigen auf Main und Neckar angepasst. Die Basis-Tarifsätze je tkm betragen je nach Güterklasse

0,275 bis 0,9 Pfg. und müssen für die gesamte zu durchfahrende Strecke in Landeswährung an der ersten passierten Schleuse entrichtet werden. Sie werden der Internationalen Moselgesellschaft mbH. zur Deckung der Betriebs-, Unterhalts- und Erneuerungskosten zugeführt.

Die aufgezeigte Entwicklung hat die Erwartungen der Industrie- und Handelskammern Koblenz, Trier und Metz voll erfüllt und ihnen bestätigt, dass sich die Wirtschaft eines frachtenmässig billigeren Wasserweges bedienen würde. Hinzu aber kommt erfreulicherweise, dass die Mosel schöner und attraktiver geworden ist. Die Schleusenanlagen und Kraftwerke konnten dank der engen Zusammenarbeit mit dem Landschaftsschutz so errichtet werden, dass sie heute eigentlich von niemandem als störend empfunden werden. Die verunkrauteten Vorlandflächen, die häufig unschönen Schotterbänke, die Brutstätten für Ungeziefer und Schnaken, sind rasch verschwunden. Die durch die Stauung entstandenen grösseren Wasserflächen haben sich günstig auf das Klima und den Qualitätsweinbau ausgewirkt. Auch wurde die Abwasserreinigung der Kommunen, in denen wegen des Staues der Mosel überall Kläranlagen gebaut werden mussten, wesentlich erleichtert.

In besonderem Masse aber haben die Städte Koblenz, Trier, Metz und Diedenhofen von der Schiffbarmachung der Mosel profitiert. Während Koblenz und Trier bis vor wenigen Jahren ausgesprochene Beamten-, Behörden-, Einkaufs- und Fremdenverkehrszentren waren, konnten in diesen nach dem Ausbau der Mosel zur Gross-Schiffahrtsstrasse neue Hafenanlagen gebaut, Industrieansiedlungs-Gelände erschlossen und zahlreiche, teils namhafte und bedeutende Industriebetriebe für eine Niederlassung gewonnen werden. Koblenz und Trier sind Industriestädte geworden und werden ihr Industriepotential im Herzen der EWG dank ihrer verkehrsgeographischen Lage in naher Zukunft noch beträchtlich ausweiten. Da das Moseltal selbst wegen der hart an die Ufer heranretenden Mittelgebirge nur wenig für die Ansiedlung neuer Industriebetriebe geeignet ist, schicken sich die Fremdenverkehrsgemeinden an, ihre Anziehungskraft zu verstärken. Durch den Stau der Mosel sind gewissermassen langgezogene Seen entstanden, die im Gegensatz zu früher den Wassersport in allen Schattierungen ermöglichen, die Durchführung von Motor-, Segelboot- und anderen Veranstaltungen gestatten und schliesslich die Personenschiffahrt auf grösseren Schiffen zulassen. Das gastronomische Gewerbe versucht sich dieser neuen Situation insofern anzupassen, als es seine Häuser renoviert und vergrössert, mit Bädern, Duschen und WC ausstattet und die Gasträume so umgestaltet, dass sie eine echte moselländische Gemütlichkeit ausstrahlen und den Gast zu längerem Verweilen bewegen. Die Zahlen sprechen für sich: Während im Jahre 1958 rund 105 000 Ueberrnachten in den deutschen moselländischen Städten und Dörfern gezählt wurden, waren es

1964	143 681
1966	181 225
1968	249 774.

Für 1969 wird die Zahl der Ueberrnachten — nicht zuletzt dank des guten Sommerwetters — auf über 300 000 geschätzt.»

Der Referent schloss seinen ausgezeichneten, zahlreiche interessante und auch für uns Schweizer beachtenswerte Tatsachen vermittelnden Vortrag mit folgenden Worten:

«Verkehr schafft Verkehr. Dank der schiffbaren Mosel ist es gelungen, eine ganze Region aus ihrem Dornröschenschlaf aufzuwecken, deren Struktur auch in den angrenzenden Mittelgebirgen der Eifel und des Hunsrücks wesentlich

zu verbessern und die Erwerbsmöglichkeiten der Bevölkerung zu vermehren.»

An diese umfassende Orientierung schloss sich eine rege Diskussion an, wobei der Referent in klarer und sachkundiger Art alle zum Teil auch kritischen Fragen mit Ueberzeugungskraft zu beantworten wusste.

Nach einem ausgezeichneten Abendessen als Gäste der Industrie- und Handelskammer Koblenz, begaben sich noch die meisten Exkursionsteilnehmer andernorts zu einem gemeinsamen gemütlichen Hock, der für etliche «Unverwüstliche» mit allerhand Ueberraschungen aus dem Koblenzer Nachtleben sich bis in die späten Nachtstunden ausdehnte!

Der Freitag, 5. September, galt einer

Fahrt durch das Moseltal von Koblenz bis Trier

beginnend mit einer etwa fünfstündigen Schifffahrt bis zum Städtchen Cochem. Die Mosel, die in den Vogesen, etwa 25 km von Colmar in einer Meereshöhe von 735 m entspringt und nach 540 km in den Rhein bei Koblenz in einer Meereshöhe von 59 m mündet, war früher bei Niederwasser ein kleines Rinnsal, das nur in Zeiten eines ausgesprochenen Wasserreichtums mit kleinsten Personenbooten und Lastschiffen befahren werden konnte. Ueber die Entwicklung zur Gross-Schiffahrtsstrasse orientierte der Vortrag von Dr. G. Brustmann. Anlässlich der schönen und geruhsamen Schifffahrt durch das grösstenteils enge, von steilen, rebenübersäten Hängen und Felswänden gesäumte Moseltal, konnte man sich gut über die Aussagen des Referenten «in natura» persönlich überzeugen — namentlich was die Verkehrsdichte auf dem Wasserweg und die davon nicht tangierte Schönheit und Lieblichkeit der Landschaft betrifft — und man möchte dem grossen Harst der sturen und jedem Verständnis abholden Schifffahrtsgegner in unserem Lande nur wünschen, dass diese sich am Beispiel der Mosel und im Kontakt mit der dortigen Bevölkerung über die tatsächlichen Auswirkungen der Binnenschifffahrt orientieren würden, um den ganzen Fragenkomplex für die schweizerische Binnenschifffahrt objektiver beurteilen zu können.

Bei der Abfahrt mit dem Passagierschiff «Luxemburg» am Rheinufer in Koblenz und Umfahrung des sogenannten Deutschen Ecks bei der Mündung der Mosel in den Rhein lag noch ein dichter Herbstnebel über den Wassern und markante Hochbauten ragten nur als phantomhafte Gebilde im trüben Licht; bald aber löste sich der Nebel auf, und die Fahrt vollzog sich bei prachtvollem Herbstwetter und wolkenlosem tiefblauem Himmel über den eben erst beginnenden Herbstfarben in den riesigen Rebbergen. Auf der Fahrt bis nach Cochem mussten wir drei Schiffsschleusen passieren, bei den mit Kraftwerkanlagen versehenen Staustufen Koblenz, Lehmen und Müden. Mit Ausnahme der älteren Kraftwerkstufe Koblenz sind, wie bereits erwähnt, alle anderen Stauwehre und Kraftwerkanlagen in moderner Bauweise errichtet, mit niedrigen Wehrbauten und Maschinenhäusern ohne jegliche aufragenden Bauelemente, so dass diese Anlagen und die zugehörigen Schiffsschleusen schon durch ihre schlichte architektonische Gestaltung sich ausserordentlich gut in das Landschaftsbild einfügen; die Kraftwerke, die von der Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk AG, Essen, gebaut und betrieben werden, sind — mit Ausnahme des Werks Koblenz — durchwegs mit Rohrturbinen ausgerüstet. Ueber diese Moselkraftwerke und die Schifffahrtsanlagen haben wir in dieser Zeitschrift schon mehrmals eingehend berichtet¹.

¹) Siehe WEW 1962 S. 146/150, 1965 S. 328/334, 1967 S. 42/48



Bilder 1 und 2 Moderne Umschlaganlagen und Gross-Silo im neuen Koblenzer Rheinhafen



Bild 3 Blick in eine der grossen Lagerhallen mit farbenfrohen Pakkungen



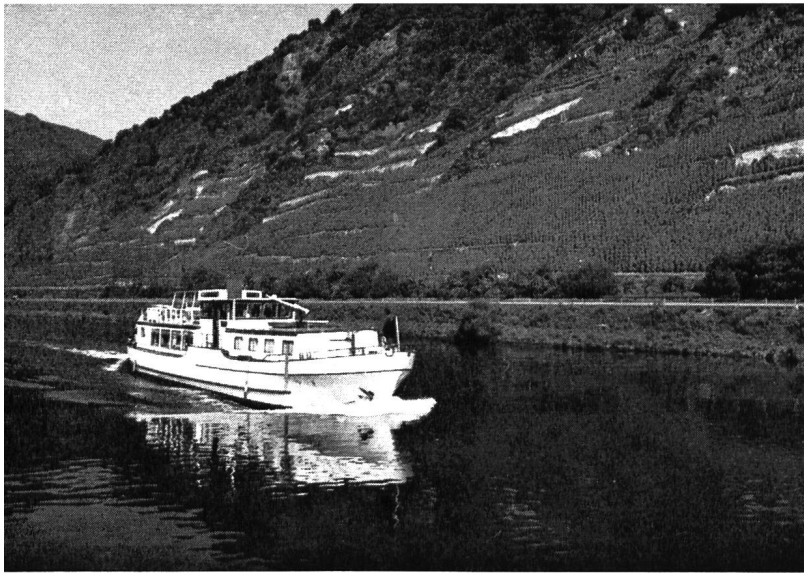


Bild 4 Auf der Moselfahrt längs der ausgedehnten Rebhänge

Bild 5 Schwimmbagger auf der Mosel

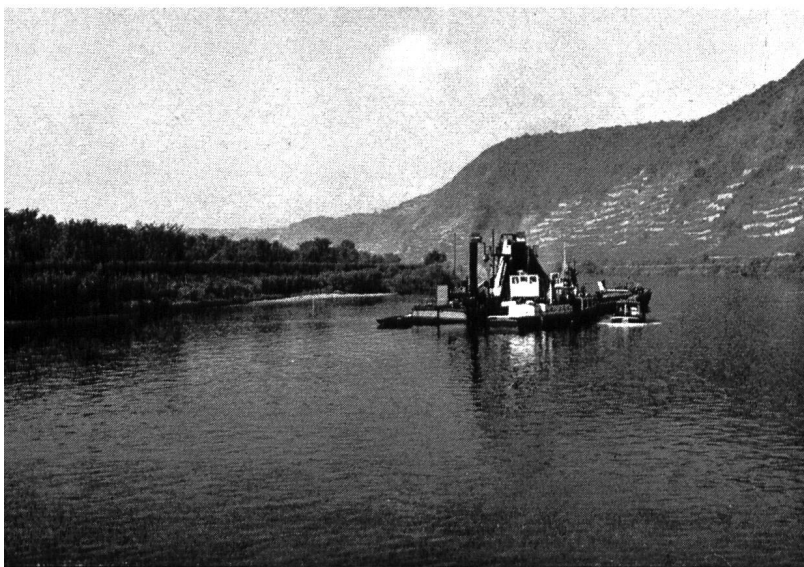


Bild 6 Eine der zahlreichen anmutigen Ortschaften im Moseltal



Gleich nach der Ankunft im alten und reizvollen Städtchen Cochem wurden wir im Rathaus von Bürgermeister Vey bei einem guten Glas Moselwein begrüßt, und auch hier entspann sich ein interessantes Frage- und Antwortspiel über die Auswirkungen der Schifffahrt, die heutige Einstellung der Bevölkerung u.a.m.

Nach einem kurzen Gang durch das in einer engen Moselschleife am steilen Hang gelegene Städtchen, folgte die Weiterfahrt mit Autocar bis nach Trier, wobei wir vor der Stadt den neuen, in rascher Entwicklung begriffenen Moselhafen Trier kurz besichtigten und durch die Hafendirektion alle gewünschten Auskünfte erhielten und einige besonders interessante Angaben über Frachtkostenvergleiche gegeben wurden. Trotz der bei der Länge der zu durchfahrenden Strecke ins Gewicht fallenden Schiffsabgaben sind die Schiffsfrachten bei weitem niedriger als die Frachten der anderen Verkehrsträger. Einige Beispiele mögen dies belegen:

- Getreide von Trier nach Duisburg, ca. 500 t
Bahn je t 21,68 DM (inkl. Wagenanschlussgebühr)
Schiff je t 6,10 DM (inkl. Moselabgaben)
- Getreide von Trier nach Brake, ca. 500 t
Bahn je t 36,48 DM (inkl. Wagenanschlussgebühr)
Schiff je t 15,00 DM (inkl. Abgaben)
- Kies von Trier nach Zwijndrecht (Holland)
Bahn je t 23,76 DM (inkl. Gebühren)
Schiff je t 7,00 DM (inkl. Abgaben)

Zu den aufgeführten Beispielen muss bemerkt werden, dass die Bahnfracht unter Berücksichtigung der jeweils gültigen Ausnahmetarife ermittelt worden ist, während es sich bei den Schiffsfrachten um Festfrachten handelt, die für die genannten Relationen im Laufe eines Jahres bezahlt werden.

Die Wirtschaft hat den frachtenmässig billigeren Wasserweg längst angenommen und bedient sich dessen in immer stärkerer Masse. Der Erfolg der Mosel-Wasserstrasse wird deshalb heute von niemandem mehr angezweifelt.

Zur Abrundung des Tagesprogrammes fand vor dem Hotelbezug eine mit ausgezeichneten Weinproben verbundene, von Direktor Schneiders geleitete Besichtigung der weiträumigen Weinkellereien der Vereinigten Hospitien Trier statt, bereichert durch einen üppigen und wohlmundenden Imbiss unter den düsteren Keller gewölben; besonders beachtet wurden die Kellertrakte, die noch aus römischer Zeit stammen, war doch Trier schon damals eine besonders wichtige Stadt.

Es war schon ziemlich spät, als wir das im Stadtzentrum von Trier gegenüber der berühmten Porta Nigra gelegene neue Hotel gleichen Namens bezogen, ein gediegenes und sehr geschmackvoll gestaltetes Hotel mit allem erwünschten Komfort.

Zu später Stunde folgte noch kurz nach Zimmerbezug eine Orientierung von Dr. H. R. Leuenberger, Vizepräsident des NOS-Verbandes, über den

Stand der Hochrheinfrage

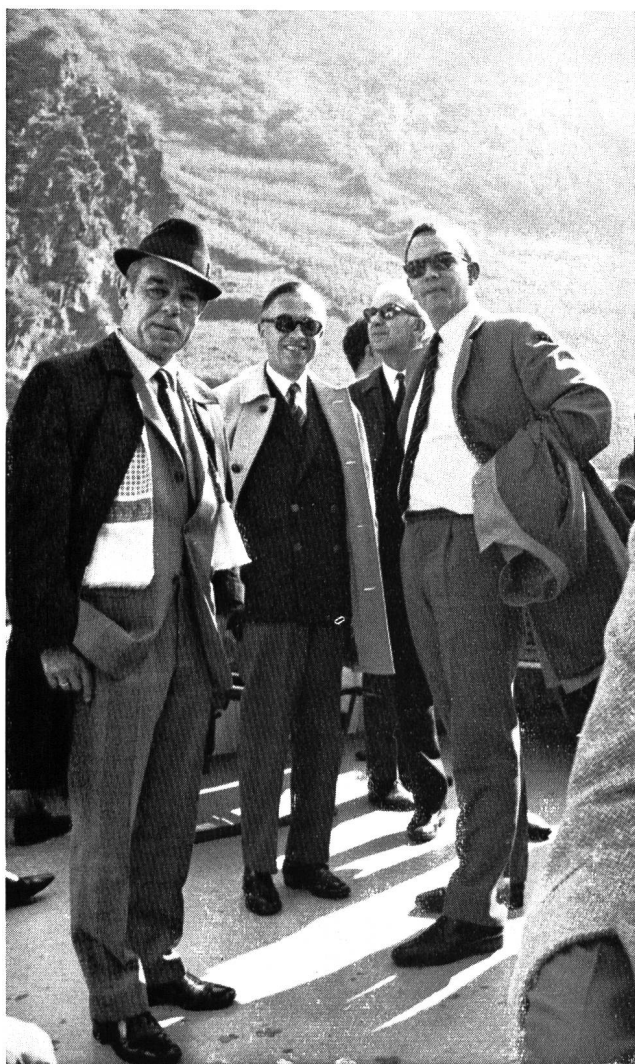
die mit Interesse aufgenommen wurde; die doch allmählich eintretende Müdigkeit der Reisetilnehmer nach so reichem Tagesprogramm liess allerdings keine lange Diskussion mehr aufkommen. Den Ausführungen des Referenten entnehmen wir folgende Angaben:

«In naher Zukunft wird der Bundesrat die Kantone einladen, zum bundesrätlichen Schifffahrtsbericht von 1965, ergänzt durch Zusatzbericht und verschiedene Gutachten, Stellung zu beziehen. Die Kantone haben dabei nicht nur zu der von den Bundesbehörden in den Vordergrund gestellten Offenhaltungsfrage, sondern gleichzeitig zum Antrag auf Verwirklichung der Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare, wie sie von elf Kantonsregierungen gefordert wird, Stellung zu beziehen. Die Weiterführung der Rheinschiffahrt über Basel hinaus tritt damit aus dem Stadium der Abklärungen in dasjenige der politischen Entscheidungen.

DIE BEDEUTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT

In unseren Nachbarstaaten hat die Binnenschiffahrt eine bedeutende Verkehrsfunktion inne und überall wird am weitern Ausbau der Schifffahrtswege gearbeitet. So wird gegenwärtig der Rhein unter bedeutender finanzieller Mitwirkung der Schweiz zwischen St. Goar und Strassburg reguliert und die erstrebten Verbindungen der grossen Stromsysteme Rhein—Main—Donau und Rhone—Rhein machten beachtliche Fortschritte. Für unser Land erbringt die Rheinschiffahrt bis Basel seit Jahrzehnten namhafte Frachtersparnisse, die heute die bedeutende Summe von rund 100 Mio Franken jährlich erreichen. Diese beträchtlichen Frachtkostenein-

Bild 7 Die für die Organisation der Exkursion Verantwortlichen: Dr. G. Brustmann von der Industrie- und Handelskammer Koblenz, Dr. R. Leuenberger, Vizepräsident, und lic. rer. publ. K. Bauer, Geschäftsführer des NOS-Verbandes



sparungen stärken die Konkurrenzfähigkeit unserer Wirtschaft und helfen, unsere Lebenskosten fühlbar zu senken.

Unser Land wird für die Bewältigung des Jahr für Jahr zunehmenden Güterverkehrs um die Schaffung neuer leistungsfähiger Verkehrswege nicht herumkommen. Wohl werden die Vergrösserung der Kapazität unserer Eisenbahnen und der Ausbau unseres Nationalstrassennetzes dazu beitragen, eine Entlastung zu bringen. Im wesentlichen handelt es sich bei diesen Erweiterungen um die Bewältigung des grossen Nachholbedarfs. Nachdem schon heute ein bedeutender Teil der Importgüter unser Land per Schiff auf dem Rhein erreicht, drängt es sich geradezu auf, den Verkehr Rhein und Aare aufwärts weiterzuführen und zu dezentralisieren.

DIE FRACHTVORTEILE DER HOCHRHEINSCHIFFFAHRT

Im Hochrheinbericht von 1956 hat der Bundesrat die Frachtersparnisse der Hochrheinwasserstrasse für die Schweiz auf jährlich 9,3 Mio Franken geschätzt. Dabei bleibt zu beachten, dass die damaligen Berechnungen auf den Importzahlen des Jahres 1950 basierten. Seither hat sich der Umschlag in den Basler Häfen mehr als verdoppelt, so dass heute am Hochrhein Frachtersparungen im Ausmass von rund 20 Mio Franken erwartet werden könnten. Die Veränderungen auf dem Energiesektor sind wohl geeignet, die bisherige stürmische Entwicklung bei der Einfuhr flüssiger Erdölprodukte zu dämpfen. Es bestehen aber keine Anzeichen, wonach die weitere Entwicklung der Rheinschiffahrt einen fühlbaren Unterbruch erfahren würde. Auf Grund der bisherigen Erfahrungszahlen kann damit gerechnet werden, dass der Hochrhein bis zum Vollausbau allein für die Schweiz mindestens eine Tonnage von 4 bis 5 Mio Tonnen zu bewältigen haben wird, was Frachtersparungen in Höhe von rund 30 Mio Franken entsprechen würde.

Unter den gleichen Voraussetzungen der Schiffsfrachtenbildung, wie sie nach Basel bestehen, lassen sich für den Hochrhein pro Tonne im künftigen Verkehr Basel — Ostschweiz folgende Frachtersparnisse erwarten:

von Basel	Flüssige Brennstoffe	Getreide	übrige Güter
nach Hafen Romanshorn	Fr. 6.45	Fr. 8.65	Fr. 6.90

Die beträchtlichen Frachtersparnisse wären geeignet, die Konkurrenzfähigkeit der Wirtschaft des Einzugsgebietes zu stärken und das allgemeine Kostenniveau zu senken. Sie würden die strukturelle Verbreiterung der Industrie erleichtern und weiten Teilen der Ostschweiz die erwünschte Standortsaufwertung bringen. Trotz wirtschaftlicher Erholung bleiben die ostschweizerischen Kantone auch in Zukunft auf weitere wirtschaftliche Impulse angewiesen. Dies zeigt das unterdurchschnittliche Bevölkerungswachstum sowie der Rückstand in der Einkommensentwicklung.

DIE AUSBAUKOSTEN

Seitens der Bahnen wird immer wieder betont, wenn die Binnenschiffahrt über Basel hinausgeführt und die Ausbaukosten von der öffentlichen Hand getragen würden, dann liege eine Bevorzugung der Binnenschiffahrt gegenüber den übrigen Verkehrsträgern vor. Es sei deshalb ein Gebot der Gerechtigkeit, dass auch die Binnenschiffahrt anteilmässig für ihre Wegekosten aufkomme.

Es kommt wohl nicht von ungefähr, dass die Wegekostenfrage in der Binnenschiffahrt bisher im Gegensatz zu den Bahnen keine allzu grosse Rolle gespielt hat, sind doch die Ausbaukosten für die Wasserstrassen im Vergleich zu



den hohen Aufwendungen für Bahn und Strasse meist recht bescheiden. Die Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare sowie der schweizerische Kostenbeitrag an die Verbindung Adria — Langensee dürften kostenmässig höchstens einen Zwanzigstel dessen ausmachen, was für den Ausbau unserer Nationalstrassen und unserer Eisenbahnen benötigt wird. Besonders kostengünstig ist der Ausbau des Hoch-

rhains, der unser Land bloss auf rund 215 Mio Franken zu stehen kommt, wovon auf den Bund höchstens 105 bis 110 Mio Franken entfallen dürften. Der Bund hätte für die Hochrheinschiffahrt während einer Bauzeit von zirka 10 Jahren nur etwa 11 Mio Franken jährlich aufzuwenden, während ihn heute allein die Nichtverzinsung des Dotationskapitals der SBB pro Jahr 32 Mio Franken kostet!

GESAMTVERKEHRSKONZEPTION

Alle Anzeichen sprechen dafür, dass das Wachstum der schweizerischen Wirtschaft in den nächsten Jahrzehnten anhalten wird. Die Schweiz von morgen steht im Begriff, immer mehr zu einem bedeutenden Industrie- und Dienstleistungszentrum im Herzen Europas heranzuwachsen. Unser Land wird dieser Aufgabe aber nur gewachsen sein, wenn der langfristigen Wachstumsentwicklung entsprechend das schweizerische Verkehrsnetz unter Einbezug der Wasserwege im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption rechtzeitig ausgebaut und erweitert wird. Die Schaffung eigener Wasserwege hilft gleichzeitig verhindern, dass die Wirtschaft unseres Landes sich immer mehr nur in einigen wenigen Zentren konzentriert. Eine einseitige Zusammenballung auf engem Raum, wie sie sich zunehmend abzeichnet, verträgt sich nicht mit dem föderalistischen Aufbau unseres Landes. Wie in der Vergangenheit so beruht auch in einer Schweiz von morgen die Stärke des Bundes auf der Lebensfähigkeit und Selbständigkeit der Kantone.»

Bild 9 Rathaus und Brunnenfigur im Moselstädtchen Cochem



Der Samstag präsentierte sich wieder als prachtvoller wolkenloser Herbsttag, und schon vom Zimmer aus konnte man sich über den Ausblick auf das imposante Bauwerk der Porta Nigra — einem der besterhaltenen römischen Bauwerke — erfreuen. Die Rückfahrt nach Koblenz erfolgte durchwegs im Car, wobei man aus zeitlichen Gründen leider auf die geplante aussichtsreiche Fahrt über den Hunsrück verzichten musste; wir fuhren von Trier aus abseits des Flusses über Hochplateaux nördlich des Moseltals und gelangten in kurvenreicher Fahrt bei Cochem wieder in das schöne Moseltal und dem Moselufer entlang nach Koblenz, von wo die Heimfahrt in die Schweiz mit dem raschen TEE-Zug «Rheingold» eine schöne interessante und aufschlussreiche Exkursion abschloss.

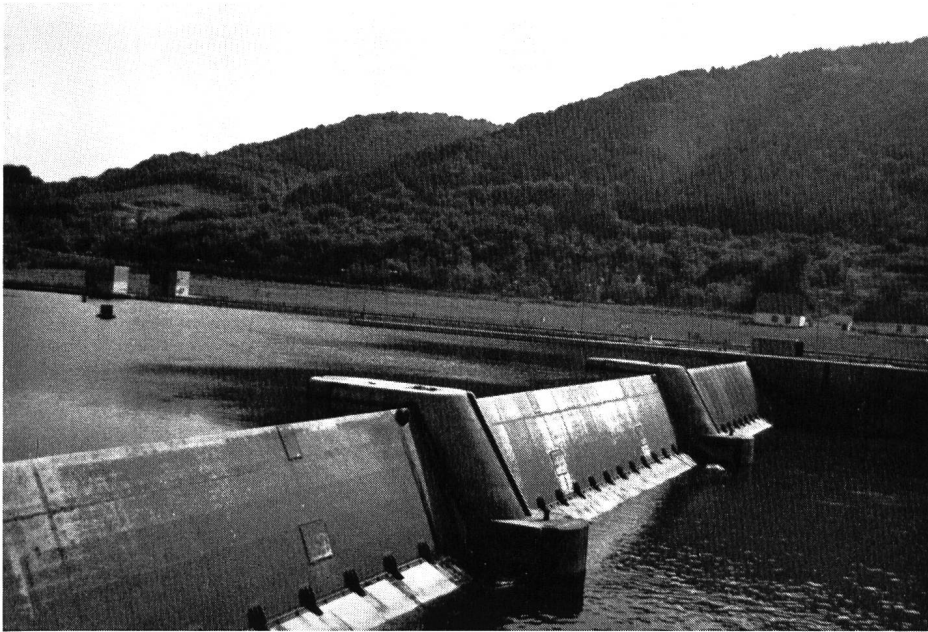


Bild 10
 Eines der zahlreichen, fast durchwegs gleichgestalteten Wasserkraftwerke an der Mosel; Blick auf Stauwehr und Obertore der Schiffsschleuse im Hintergrund

Im Anschluss an diese erlebnisreiche Schifffahrt — nur einer der in den vergangenen Jahrzehnten unternommenen zahlreichen Fluss-Schifffahrten — drängt sich mir das Bedürfnis auf, einmal mein

Credo zur schweizerischen Binnenschifffahrt

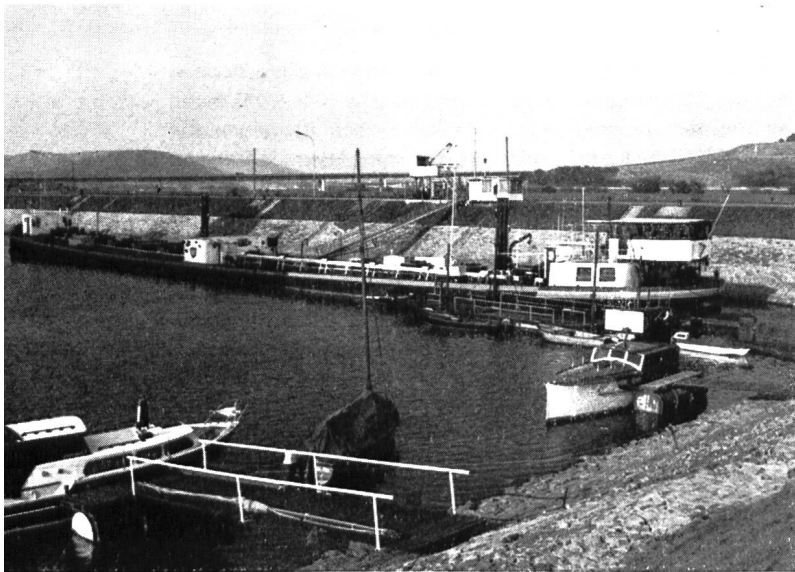
auszusprechen, das ausser mich persönlich niemanden verpflichten soll und kann, habe ich doch die nachfolgenden Gedanken und Aeusserungen keiner vorgesetzten Instanz zur Stellungnahme unterbreitet und nehme lediglich mein Recht als verantwortlicher Redaktor dieser Zeitschrift wahr, um unzensuriert und in Benützung der Pressefreiheit meinen Standpunkt darzulegen. In der politischen Tagespresse kann man ja leider oft bestimmte Ansichten über bedeutende Probleme nicht plazieren, wenn die vertretene Ansicht dem verantwortlichen Redaktor nicht passt!

Vor 60 Jahren wurden in unserem Lande zwei grosse Verbände gegründet, um die Binnenschifffahrt über Basel hinaus auch in der Schweiz zu fördern: der «Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee» und der «Schweizerische Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband». In diesen verflossenen Jahrzehnten wurden unzählige und zum Teil bis zur Baureife ausgearbeitete technisch-wirtschaftliche Projekte für den Ausbau des Hochrheins und der Aare als von der Natur gegebene Wasserwege vorgelegt, seriöse Untersuchungen und Pläne mit gründlich unterbauten wirtschaftlichen Studien. Vor 40 Jahren hat man mit unserem nördlichen Nachbarland einen Staatsvertrag abgeschlossen, in welchem Deutschland im Rahmen der damaligen Beschlüsse für die Korrektur des Oberrheines, die vor allem der Schifffahrt vom Meer bis nach Basel und damit unserem Lande dient, von der Schweiz die Zusicherung gegeben wurde, für die Weiterführung der Binnenschifffahrt auf dem streckenweise die Landesgrenze bildenden Hochrhein bis in den Bodensee Hand zu bieten, «... sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen...» (aus Art. 6 des schweizerisch-deutschen Staatsvertrags vom 28. März 1929). Wir haben in dieser langen Periode schlimmste Krisenzeiten mit grosser Arbeitslosigkeit, andererseits aber auch lange Epochen blühender Hochkonjunktur erlebt, und man muss sich wirklich fragen, wie bei uns dieser Vertragspassus eigentlich interpretiert werden will? Alle Kreise, die sich

ernsthaft mit der vor allem verkehrswirtschaftlichen Bedeutung der Binnenschifffahrt befassen, wissen sehr wohl, dass das Problem technisch-wirtschaftlich schon längstens für einen Entschluss reif und dass es seit vielen Jahren zu einem Politikum ersten Ranges geworden ist, so dass der Entscheid bei den verantwortlichen politischen Instanzen und zuständigen Behörden liegt.

Am Beispiel der Binnenschifffahrt manifestiert sich der weit über unsere Grenzen bekannte schweizerische Krämergeist in krassester Form. Nach jahrelangen Studien und Publikationen in Berichten von höchster Instanz, deren Ergebnisse schon beim Erscheinen in den zeitlich fixierten Verkehrsprognosen weit überholt waren, erblickt man die letzte Weisheit in nicht endenwollenden Expertengutachten, Professorenberichten u.a.m., die nicht anders als eine Flucht aus der Verantwortung gewertet werden können — überhaupt grassiert die sogenannte Expertitis in unserer Zeit auf allzuvielen Gebieten. Wenn die Privatindustrie derart verfahren würde, müsste man wohl auch die Schweiz zu den Entwicklungsländern zählen...

In den meisten Staaten Westeuropas und in den USA — übrigens auch in Osteuropa — werden seit Jahrzehnten die grösseren Flüsse als Schifffahrtswege modernisiert, und es werden neue Schifffahrtswege erschlossen oder geschaffen; auch in diesen Ländern werden bestimmt meistens wirtschaftliche und verkehrstechnische Ueberlegungen für die Verwirklichung massgebend sein. Wir dürfen doch nicht annehmen, dass nur wir in der Schweiz richtig rechnen können und dürften auch etwas mehr Zutrauen in die Erfahrungen des Auslandes setzen. Ueberall hat man die grossen Vorzüge der vor allem für den Schwerverkehr frachtgünstigen Schifffahrt erkannt und die Konsequenzen daraus gezogen; man hat auch Flüsse schiffbar gemacht, deren Ausbaukosten pro Kilometer erwiesenermassen bedeutend höher sind als beispielsweise für den Ausbau von Hochrhein und Aare, bei denen fast alle Stauhaltungen bereits durch die Flusskraftwerke und zu deren Lasten errichtet worden sind. Bei uns will man aber diese längst erwiesenen Tatsachen nicht erkennen, wobei die Verkehrsverhältnisse in unserem so dicht bevölkerten Mittelland bekannterweise noch viel prekärer sind als anderswo und die uns von der Natur gegebenen Wasserstrassen vor allem beachtliche Mengen des Schwerverkehrs abnehmen und damit unsere



Strassen von einem Teil der in lästiger Weise verkehrshemmenden Lastwagen befreien könnte. Der grosse Widerstand der Bundesbahnen ist bestens bekannt, wenn er auch meistens in getarnter Form erfolgt; die Furcht der SBB vor der Konkurrenzierung für Schwertransporte durch die Schifffahrt ist ja der beste Beweis für die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt.

Es ist höchste Zeit, dass endlich einmal Entscheide getroffen werden, um sich nicht für die Zukunft alle Möglichkeiten durch die rapid zunehmende Ueberbauung unseres Landes endgültig zu verriegeln.

Aus voller Ueberzeugung bin ich ein Befürworter des Weiterausbaues unserer Binnenschifffahrt, weil

- eine gewisse Entlastung des Strassenverkehrs in bestimmten besonders verkehrintensiven Zonen unseres Landes erreicht und damit das zunehmende Verkehrschaos etwas gemildert wird;
- die Binnenschifffahrt nachgewiesenermassen die Probleme des Gewässerschutzes meistern kann, sofern die zuständigen Behörden die erforderlichen Vorschriften erlassen und auch für deren Befolgung sorgen;

- die Binnenschifffahrt auch mit dem Landschaftsschutz vereinbar ist, haben es doch die Behörden in der Hand, im Sinne der Orts-, Regional- und Landesplanung und gestützt auf die neuen eidg. Gesetzesbestimmungen für den Natur- und Heimatschutz Vorschriften für die örtliche Anlage von Hafenanlagen und Güterumschlagstellen, für die Ansiedlung der durch die Schifffahrt geförderten oder neu entstehenden Industrialisierung und dergleichen zu erlassen;
- die Erweiterung der Binnenschifffahrt über den Hochrhein und die Aare bis in die Juraseen von unseren welschen Miteidgenossen energisch gefordert wird;
- die Kosten für die Schaffung der in Frage stehenden Wasserwege auf dem Hochrhein bis in den Bodensee und auf der Aare unterhalb der Juraseen, verglichen mit dem Aufwand für Autobahnen und neue Eisenbahnstrecken, verhältnismässig bescheiden sind, sich auf etliche Jahre erstrecken und hinsichtlich des Hochrheins sich auf drei Staaten verteilen;
- die Binnenschifffahrt als bedeutsamer Verkehrsträger für Schwertransporte nur schon vorhandene Fliessgewässer oder Stauhaltungen und damit keinen zusätzlichen Boden beansprucht, für den Transport gleicher Mengen bedeutend weniger Energie braucht und mit einem Minimum an Personal auskommt, was für unseren stets zunehmenden Personalmangel auch nicht unterschätzt werden kann;
- durch die Schaffung eines durchgehenden Schifffahrtsweges vom Bodensee bis in die Juraseen für die Binnenschifffahrt der beliebten und erholsamen Personenschifffahrt auch touristisch herrliche Landschaften erschlossen werden, und zwar in unmittelbarer Nähe der Siedlungsagglomerationen;
- die Schweiz vertragliche Verpflichtungen mit dem Ausland eingegangen ist und wir immer wieder mit Recht darauf pochen, dass wir ein Rechtsstaat sind.

Persönlich habe ich mit der Verwirklichung einer erweiterten Binnenschifffahrt in unserem Lande keine Vorteile zu erwarten und dass ich ein echter Freund unserer Naturlandschaft bin, sollte vielen bekannt sein.

In diesem Jahr sollen die Binnenschifffahrtsfragen nach jahrelangem Unterbruch vorerst in der ständerätlichen Kommission der Eidgenössischen Räte wieder zur Behandlung kommen und es sollen vorgängig alle Kantone zu den seit Jahren erwarteten Zusatzberichten des Bundesrates und des Professorenkollegiums Stellung nehmen.

Möge auch nur ein Funken jener Grosszügigkeit bei der Behandlung dieser Fragen herrschen, die unsere Vorväter hatten, als sie vor 100 Jahren ein so grosszügiges Eisenbahnnetz geplant und verwirklicht haben, das im wesentlichen auch noch den heutigen Erfordernissen und einer damals von Niemandem vorausgesehenen Entwicklung genügt.

Adresse des Verfassers:
G. A. Töndury, dipl. Ing. ETH, Rütistrasse 3A, 5400 Baden