

Gedanken zum transhelvetischen Wasserweg

Autor(en): **Jegher, Carl**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **117/118 (1941)**

Heft 5

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83496>

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.

Kommunen jenseits des Gotthard und mit den reichsummittelbaren städtischen Gemeinwesen im Norden, wie Zürich, die Berührung mit den Kaufleuten aus den deutschen und flandrischen Städten weitete den Blick der Bergler, schärfte ihre politische Einsicht und war dazu angetan ihnen die Rechtsstellung, die jene Gemeinwesen hatten, noch erstrebenswerter zu machen.

Aber die Lage im Brennpunkt weitreichender Verkehrsinteressen hat auch immer die schwersten Gefahren für die Selbstständigkeit der kleinen Passtaaten in den Alpen in sich getragen. Die Verkehrsbedeutung des Grossen St. Bernhard führte zur Abtrennung des Unterwallis, auf das die Grafen von Savoyen auf Jahrhunderte ihre Hand legten; die Herrschaft der Bündner über das Veltlin als Verbindungsglied zwischen den habsburgischen Staaten Oesterreich und Mailand war der Grund für die verhängnisvollen Bündner Wirren während des dreissigjährigen Krieges.

Auch die Täler am Vierwaldstättersee hatten nicht nur die Vorteile des Gotthardverkehrs. Auch für sie steigerte sich durch ihn die Gefahr der Eingliederung in den das Passvorland beherrschenden Territorialstaat; die Sperre des Warenverkehrs durch diesen Staat wurde zu einer Waffe, die sie äusserst hart traf. Aber sie haben dem Hunger getrotzt und durch kluge Politik, zähe Beharrlichkeit in der Verfolgung ihrer Ziele und schliesslich durch die ungestüme Gewalt der Waffen die Unabhängigkeit von Habsburg errungen.

Die Eidgenossenschaft hat nach einer kurzen Zeit weit ausgreifender Grossmachtpolitik und nach Ueberwindung schwerer Krisen die Mahnung des Bruders Niklaus von Flüe, ihres Retters aus tiefstem innerem Zerwürfnis, «mischet euch nicht in fremde Händel» befolgt und seit 400 Jahren die Neutralität zum Grundsatz ihrer aussenpolitischen Haltung gemacht. Die Neutralität hat sie nicht aus der Gemeinschaft der von den grossen Nachbarstaaten getragenen Kulturen gelöst. Sie hat an ihnen teil, verbindet sie und befruchtet sie. Als Hüterin der Alpenpässe dient sie dem Austausch der Güter zwischen Süd und Nord. In der Erfüllung dieser Aufgabe ist die zentrale Stellung des Gotthard durch den Bau der Bahn noch zu erhöhter Bedeutung für unser Land gelangt. Nicht im Widerstreit, sondern im Einklang der Interessen der Schweiz, Deutschlands und Italiens. Durch das Zusammenwirken aller drei Staaten auf Grund des Staatsvertrages vom 28. Oktober 1871 ist der Bau der Gotthardbahn möglich geworden. Bei der Behandlung dieses Vertrages im Reichstag hat Bismarck am 25. Mai 1870 erklärt, ein direkter Schienenweg durch die Alpen, der einzig von einer neutralen Macht wie der Schweiz abhängt und nicht in den Händen einer Grossmacht liege, sei für Deutschland eine politische Notwendigkeit.

«Die Schweiz ist das Land der Pässe und der Quellen. Die Berge trennen und scheiden, die Pässe verbinden und vermitteln, die Quellen befruchten. Uns ward die Aufgabe, im Herzen des Abendlandes Wache zu stehen an den Pässen und an den Quellen. Die Berge, an denen die Völker Europas sich scheiden, die Pässe, die jene Völker verbinden, die Quellen der Ströme, die das wirtschaftliche und geistige Leben Europas befruchten, sollen frei bleiben, sollen in der Obhut eines freien Volkes stehen» (Bundespräsident Philipp Etter, Reden an das Schweizervolk).

Gedanken zum transhelvetischen Wasserweg

Der Rückblick Prof. Livers auf die politische Bedeutung des Gotthard für Entstehung und Bestand unseres Staates als völkerverbindendes Pass- und Durchgangsland schliesst mit einem schönen und wahren Wort von Bundesrat Etter. Als Vierstromland, dem die Quellen von Rhein und Rhone, von Tessin-Po und Inn-Donau entspringen, sendet es in der Tat seine Wasser nach allen vier Himmelsrichtungen unseres Kontinents, was ja schon vielfach symbolisch besungen worden ist.

In jüngster Zeit ist dieser Gedanke der völkerverbindenden Ströme und Wasserstrassen besonders lebhaft im Welschland zum Ausdruck gebracht worden; er hat dort mit Bezug auf den «transhelvetischen Wasserweg» Rhone-Rhein, bezw. Genfersee-Bodensee und beidseitig darüber hinaus ein kräftiges Echo gefunden, zuerst in einer Lausanner Tagung am 15. Februar d. J. (vgl. Bd. 117, S. 89), wo unsere Kollegen Prof. A. Paris und Ing. Ch. Borel mit ihren Reden lauten Beifall erweckt hatten. Dann hat die «Gazette de Lausanne» der Propaganda für rascheste Verwirklichung des transhelvetischen Kanals vier Sondernummern (vom 30. Juni, 1., 2. und 3. Juli) gewidmet, deren schwungvolle Artikel die Verbindung der deutschen Wasserstrassen über die Schweiz und die Rhone nach dem Mittelmeer als notwendiges Bindeglied und direkt lebenswichtig für unser Land darstellen und fordern. So sagt z. B. Prof. Paris u. a.: la Suisse ne songeant pas à rester en dehors de l'ordre à créer pour l'avenir des relations internationales de l'Europe, elle doit, dans son intérêt élémentaire, préparer et coordonner les projets de ces ouvrages de navigation, leur exécution pouvant devenir, suivant les

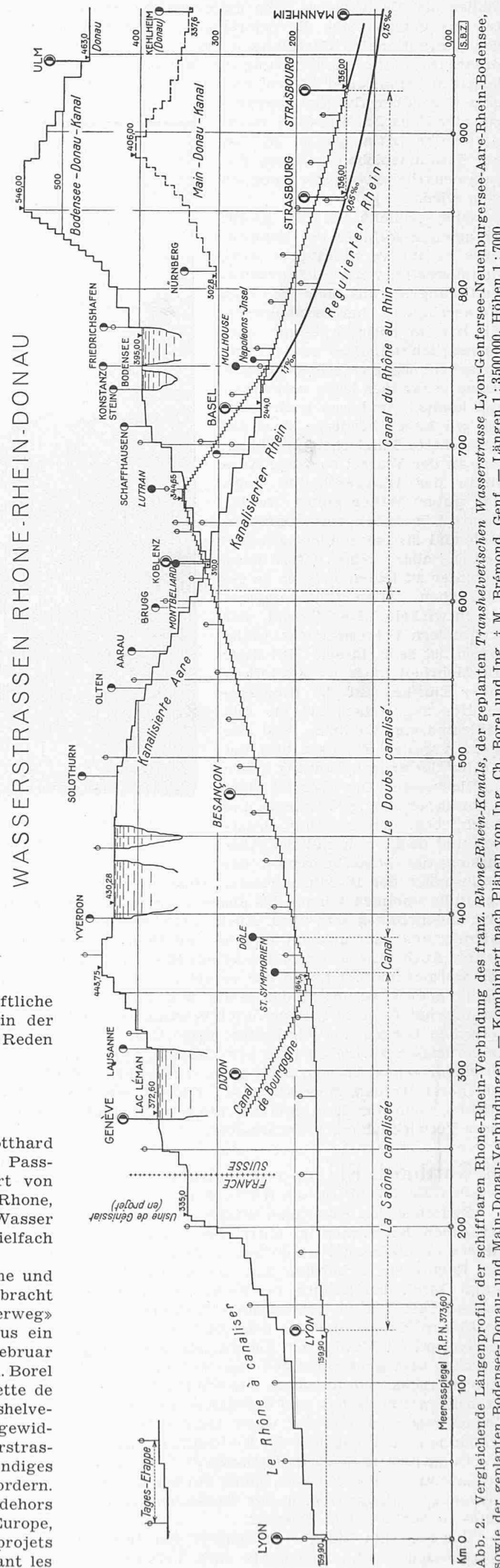


Abb. 2. Vergleichende Längenprofile der schiffbaren Rhone-Rhein-Verbindung des franz. Rhone-Rhein-Kanals, der geplanten Transhelvetischen Wasserstrasse Lyon-Genfersee-Bodensee-Aare-Rhein-Bodensee, sowie der geplanten Bodensee-Donau- und Main-Donau-Verbindungen. — Kombiniert nach Plänen von Ing. Ch. Borel und Ing. † M. Brémond, Genf. — Längen 1 : 3500000, Höhen 1 : 7000

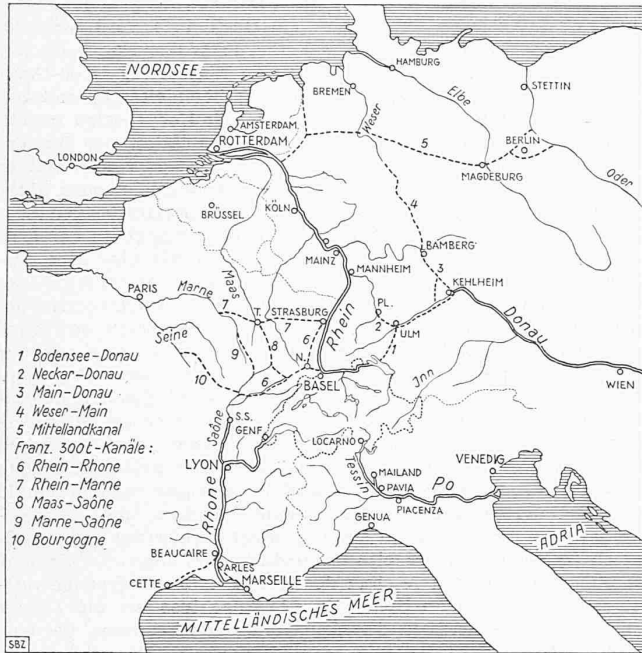


Abb. 1. Uebersicht der bestehenden und geplanten Binnenschiffahrtswege Mitteleuropas

cas, assez brusquement une nécessité vitale pour elle. — Und Leo du Pasquier erklärt, alle technischen und wirtschaftlichen Studien hätten «sans conteste» sowohl die Möglichkeit wie die Rentabilität und Notwendigkeit der Ausführung erwiesen: «le projet entier est prêt à être porté en soumission»! Schnell fertig ist die Jugend mit dem Wort. Doch noch ein anderes geflügeltes Wort drängt sich dem Berichterstatter auf, angesichts der jüngsten Ereignisse in Lausanne: Der Worte sind genug gewechselt, nun lasst uns endlich Taten sehen.

In der Tat: Wie weiland Papst Innoncenz III. durch seine fulminanten Reden anno 1212 den unglückseligen Kinderkreuzzug in Bewegung gesetzt hatte, so hat die heutige Propaganda unsere welsche Jugend mobilisiert. Als «Mouvement de la jeunesse vaudoise pour le canal du Rhône au Rhin», unter dem Protektorat der waadtländischen Sektion des Rhone-Rheinverbandes, unter Leitung von Pfarrer Vernaud und cand. iur. Ch. Apothéloz haben es einige Hundert junger Leute unternommen, in der zweiten Hälfte Juli im Bois Gondoux bei Bussigny als «symbolischen Akt» ein 60 m langes und 15 bis 20 m breites transhelvetisches Kanaltstück zu graben. Trotz dieser rührenden Opferwilligkeit und platonischen Hingabe wird dadurch die Idee des «Transhelvétique», angesichts ihrer gewaltigen volkswirtschaftlichen Tragweite, wohl um nichts gefördert¹⁾. Und doch: «ein tiefer Sinn liegt oft im kind'schen Spiel», auch hier. Im Weltkrieg 1914/18 tönnte es anders aus unserm Welschland; damals hiess ein gutes bonmot: les Français voudraient bien faire la paix, mais les Lausannois ne veulent pas! Freuen wir uns also über den nunmehrigen Frontwechsel zum Willen *völkerverbindender Neutralität*, und dass die Jugend nicht einen trennenden, sondern einen verbindendwollenden Graben aufgeworfen hat! In diesem Sinne begrüssen auch wir diesen symbolischen Kanaltorso unserer welschen Miteidgenossen im Walde von Gondoux.

¹⁾ Und was soll mit dem Kanaltorso geschehen? Es muss doch Wasser hineingefüllt werden, das man vielleicht durch einige buntschillernde Zeitungsentenen beleben könnte?
Der Setzer

Dass der transhelvetische Wasserweg, ein Schleusenkanal vom Genfersee dem Jura entlang in die Aare und den Hochrhein, für unsere internen Verkehrsbedürfnisse entbehrlich ist und die Baukosten von rd. 130 Mio Fr. schwerlich wirtschaftlich rechtfertigen würde, das braucht wohl nicht näher begründet zu werden. Es genügt darauf hinzuweisen, dass auf dieser Linie ein den Kanal hinreichend alimentierendes Massengüter-Verkehrsbedürfnis nicht vorhanden ist, dass die Bahnen — unsere SBB! — dem Verkehrsbedürfnis noch lange zu genügen vermögen und dass die Kanalbauinvestitionen unverzinst blieben und überdies nur auf Kosten der schon jetzt prekären Bahnerträge gingen.

Ein anderes wäre es, wenn wirklich der transhelvetische Wasserweg von unsern grossen Nachbarstaaten als *Bindeglied* ihrer eigenen Wasserstrassen gewünscht und benützt werden würde, wenn er zur *internationalen* Wasserstrasse würde, wie der Gotthard zum unentbehrlichen Schienenweg zwischen Nord und Süd bis weit über unsere Landesgrenzen hinaus sich entwickelt hat.

Um diese Möglichkeiten zu veranschaulichen, verweisen wir auf unser Uebersichtskärtchen (Abb. 1) und die generellen Längenprofile des westöstlichen Wasserweges durch die Schweiz, im Vergleich zum alten Rhone-Rhein-Kanal (für 300 t-Kähne) durch die burgundische Pforte, die trouée de Belfort (Abb. 2); ebenfalls eingetragen sind Oberrhein und Hochrhein bis in den Bodensee, die geplante Verbindung Friedrichshafen-Ulm und vergleichsweise der im Bau begriffene *Main-Donau-Kanal*, von Bamberg über Nürnberg nach Kehlheim (dem alten Ludwigskanal entsprechend). Der *Neckar-Donau-Kanal* ist bis Heilbronn und demnächst bis Plochingen (südöstl. Stuttgart) im Betrieb; es fehlen bis Ulm nur noch 60 km. Auf der Donau verkehren 1000 t-Kähne und noch grössere vom Schwarzen Meer bis Regensburg, bzw. Kehlheim; die Strecke Kehlheim-Ulm soll kanalisiert werden. Dass in Frankreich die Rhone von Marseille bis Lyon für 600 bis 700 t-Kähne befahrbar ist, hat 1934 das bisherige Maximum für Lyon von 935 878 t Jahresumschlag ermöglicht (gegen 591 814 im trockenen Jahr 1938 und rd. 3 Mio t in Basel). Der Po endlich ist für 600 t-Kähne schiffbar von der Mündung bis zum Mincio (dem Abfluss des Gardasees) fast das ganze Jahr hindurch. Weiter aufwärts soll er noch bis Cremona reguliert werden, während von hier über Mailand bis Sesto Calende am Langensee ein Kanal «Padana» den 600 t-Kahn-Wasserweg herstellen soll. Als Grössenvergleich dieser drei Wasserstrassen mögen die Jahresverkehrszahlen dienen: Rhein (1930) 70 782 000 t, Rhone (1934) 935 878 t und Po (1929) 1 322 000 t (wovon 739 000 t Lokalverkehr unter 30 km Transportdistanz).

Die Längenprofile von Rhein, Rhone und Po, bzw. Ticino sind vergleichsweise ersichtlich aus Abb. 3; erwähnt sei, dass auf dem Oberrhein die Schifffahrt in Schleppzügen und Selbstfahrern bis etwa 1⁰/₁₀₀ Spiegelgefälle (unterhalb Istein-Kembs) bewältigt. — Der vierte unserer Ströme, der Inn, fällt hierbei ausser Betracht, weil er unser Land bei Martinsbruck im Unterengadin in noch so jugendlicher Verfassung verlässt, dass er für ernsthafte Arbeit nicht zu gebrauchen ist.

Dass für die Verwirklichung des transhelvetischen Wasserweges der *Transit Lyon-Bodensee*, bzw. *Deutschland-Mittelmeer* entscheidend ist, das ist auch Prof. Paris klar: «C'est en effet ce transit qui doit dominer la situation.» Wie gross dieser Transit

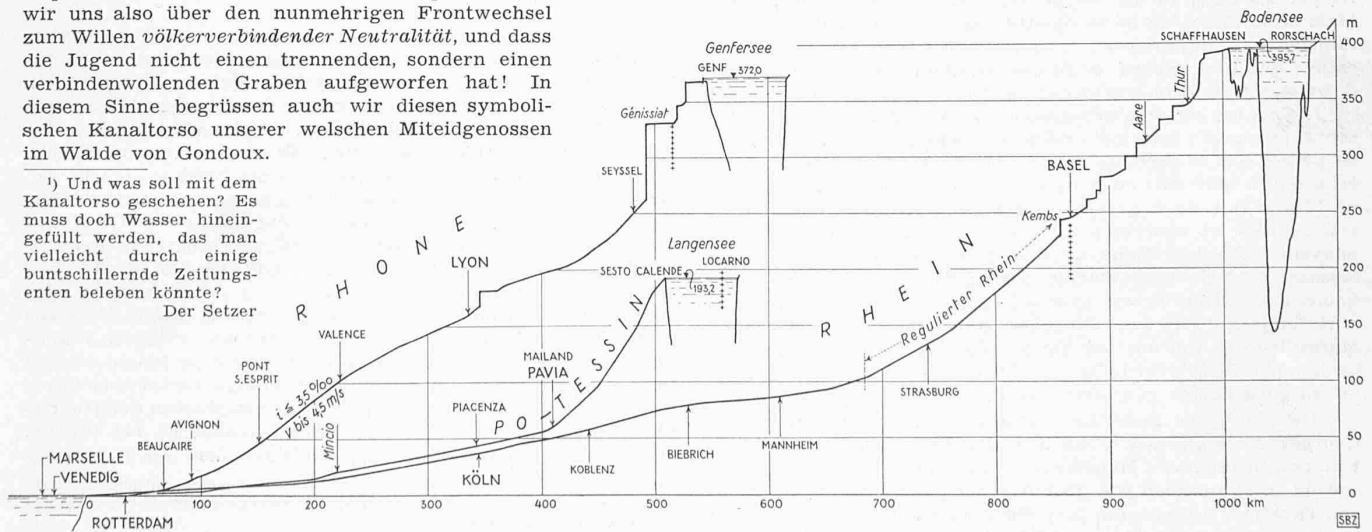


Abb. 3. Längenprofile von Rhein, Rhone und Po-Tessin. — Masstab 1 : 6000000, tausendfach überhöht

sein werde, das leitet er durch einen allerdings etwas gewagten und generellen Analogieschluss ab: weil in Deutschland 25% des gesamten internen Güterverkehrs auf die Binnenschiffahrt entfallen, schliesst er seine première conclusion: «La capacité de transport, d'une quinzaine de millions de tonnes par an, garantie précieuse pour l'avenir, devra s'étendre à toute la voie de Marseille par la Suisse au Rhin et au Danube, et l'on ne devra tolérer aucun étranglement local impossible à corriger à la longue, et susceptible d'hypotéquer la capacité théorique de bout en bout du réseau entier.» 15 Mio t — gegen 3 Mio t in Basel — sind ja eine recht stattliche Zahl, besonders für den 600 t-Kähne-Ausbau, wie für Lyon-Genf-Brugg vorgesehen.

Hören wir einmal einige ausländische Stimmen.

Da soll zunächst *Berthelot*, der französische Staatssekretär für das Verkehrswesen (lt. «Wasser- und Energiewirtschaft», Mai 1941), geäußert haben, die Schiffbarmachung der Rhone zu einer internationalen Wasserstrasse hänge von der wirtschaftlichen Entwicklung und der zukünftigen Verkehrsorganisation Europas ab (was niemand bestreiten wird). Frankreich müsse aber dem Tracé über die Saône und Belfort den Vorzug geben vor der Linie über die Schweiz (vgl. Abb. 2); vorläufig habe es indessen dringendere Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen. — Auch dieses dürfte stimmen; ob aber *Berthelots* Vorliebe für die alte Napoleonische Kanalführung massgebend sein wird, bleibt abzuwarten. Auch ist jener Linienführung entgegenzuhalten, dass ein rd. 120 km langer völlig neuer, leistungsfähiger Kanal von der Saône bei St. Symphorien bis in den Rhein unterhalb Basel gebaut werden müsste, dessen Wasserspeisung nicht ohne weiteres gesichert sein dürfte. Vergleichsweise sei mitgeteilt, dass der Wasserweg Lyon - Lutran - Napoleonsinsel - Basel - Bodensee (Stein a. Rh.) rd. 865 km misst (mit heute etwa 150 Schleusen und 23 Tagesetappen), wogegen die Route Lyon-Genf-Koblenz-Bodensee rd. 730 km beträgt (40 Schleusen und 18 Tagesetappen).

Dies bestätigt auch als Standpunkt der französischen Regierung *Rob. Vaucher*, Berichterstatler der «Gazette de Lausanne» (Sonderblatt 1, vom 30. Juni) aus Vichy. «On ne veut, au Ministère des Communications, qu'envisager froidement les chiffres et l'on y déclare qu'en se plaçant au point de vue géographique, le projet franco-suisse n'est pas économiquement défendable, à moins de se laisser entraîner par les mirages et de voir déjà, par Genève devenue port européen, affluer vers Marseille le trafic de l'Europe centrale et même des Balcons, puisque l'Allemagne envisage la liaison Rhin-Danube. Or, on estime ici que, dans les graves circonstances actuelles, la France vaincue ne peut pas se permettre de spéculations à long terme et l'on estime qu'il serait sage d'attendre des temps meilleurs pour examiner à nouveau un problème dont trop de données sont encore imprécises pour qu'il soit possible d'évaluer dès maintenant le rendement économique que serait susceptible de donner le canal du Rhône au Rhin par la Suisse». — Es wird dann ausgeführt, dass im Mai 1939 die Fracht einer Tonne Kohle von Duisburg über Rotterdam, also auf dem Seeweg, nach Marseille oder Algier 108 frs. fr. gekostet habe, was vom Kanaltransport niemals erwartet werden könnte, wenn seine Anlagekosten auch nur verzinst werden müssten. «Le canal de la Saône (-Belfort) ne me paraît donc pas être un dangereux concurrent du canal transhelvétique, qui, lui, pourrait amener un tonnage que les calculs des probabilités politechniciennes, malgré leur précision si souvent démentie par les faits, ne me paraissent pas en mesure de prévoir. Mais si, à Vichy, on ne se montre pas enclin à envisager favorablement le projet suisse, on n'y est pas vraiment opposé; on estime que tout dépend de la participation que la Suisse prendrait aux frais d'aménagement du Rhône de Lyon à Genève!» . . . Vaucher meint abschliessend: «A Vichy, les hommes passent rapidement; les ministères se sont succédés et rien n'interdit de penser que le successeur . . . pourrait adopter les vues de ceux qui, à Marseille ou à Lyon . . . considèrent, au moment où l'Italie fait de si grands efforts pour attirer à elle tout le trafic suisse et cherche à faire de Gênes le port de base de la nouvelle flotte helvétique, qu'il serait au contraire des plus intéressants pour Marseille d'avoir, par un Rhône entièrement navigable, une liaison directe avec le Léman et, de là, avec le grand port fluvial de Bâle.» — Vaucher stellt dann die Entfernung Marseille-Genf von nur 510 km jener von 800 km zwischen Rotterdam und Basel gegenüber; ein allerdings hinkender Vergleich bei so ganz anders gearteten «Kilometern».

Ueber eigene fachliche Autorität verfügt der Ingenieur *Georges Hersent*, gew. Präsident der «Soc. des Ing. Civils de France», bekannt als Hafengebauer, aber auch als Wirtschaftler sowohl in Frankreich wie über See; er gehörte s. Zt. auch der von Tavernier präsierten Jury für die Kanalisierung der Rhone bis Lyon an, ist also Kenner der Sachlage. Hersent hat im März

d. J. unter dem Titel: «Rhône, Rhin, Danube, les grandes routes fluviales de l'Europe de demain» ein Büchlein²⁾ veröffentlicht, in dem er in klarer, knapper und eindrucksvoller Form sich mit Entschiedenheit für den internationalen Wasserweg Lyon-Genf-Hochrhein-Bodensee ausspricht. Hersent gibt einleitend grundsätzliche Betrachtungen über die internationale Kooperation im allgemeinen und im Hinblick auf die Organisation der Binnenschiffahrt. Wir müssen uns hier auf die Wiedergabe einiger weniger, für die Mentalität des Autors kennzeichnender Sätze beschränken und auf seine technischen und ziffernmässigen Ausführungen in der Folge zurückkommen. Er sagt in der Einleitung u. a.: «Les nations, de même que les individus sont destinées de vivre en société ou en association. Les échanges qui sont à la base du commerce, de l'industrie et du mouvement des idées, ne sont pas seulement nécessaires à l'intérieur de chaque pays; ils le sont aussi à travers les frontières, étant donné que les différents pays ne disposent pas des mêmes produits en quantité et en qualité. L'autarcie, qui crée une sorte d'isolement économique, ne se conçoit qu'à titre provisoire avec un but précis et bien déterminé, ou faute de moyens d'achat. C'est le régime de la diète.»³⁾ — «Il ne s'agit plus de considérer isolément chaque fleuve du réseau, mais bien d'englober dans une vue d'ensemble le réseau européen tout entier. Seule, en effet, une vue d'ensemble peut conduire à un aménagement permettant une exploitation solidaire et la récolte de profits communs.» — Hersent ist unbedingt für den Ausbau der Rhone und den transhelvetischen Wasserweg zum Bodensee, als Anschluss an die Donau und die deutschen Wasserstrassen, und, logischerweise, für einheitliche Ausbaugrösse auf min. 1000 t-Kähne. Er geht sogar noch weiter — unter Hinweis auf Basel, wo der ursprünglich angenommene Jahres-Umschlag von 1,2 Mio t sich in wenigen Jahren nahezu verdreifacht hat — und empfiehlt vorsichtshalber Ausbau auf Kahngrössen von 1500 bis 2000 t. — Sehr zweckmässig, ja unausweichlich ist seine Schluss-Konklusion: «La mise au point d'un réseau fluvial international doit être préparée par une Commission d'économistes secondés par des techniciens, et dans laquelle toutes les nations participantes soient représentées.» Die Schrift Hersents sei allen empfohlen, die sich für die Grundlagen der europäischen Binnenschiffahrt interessieren.

Den deutschen Standpunkt vertritt in der «Gaz. de Lausanne» (Sonderblatt 2, vom 1. Juli) Dr. *Stroelin*, Oberbürgermeister von Stuttgart. Auch er sieht die Berechtigung des transhelvetischen Wasserweges nur als Bindeglied des deutschen Wasserstrassennetzes und der Donau, bezw. des Bodensees mit dem Mittelmeer: «La liaison Rhin-Rhône ne peut avoir toute son utilité pour le réseau central européen, sur le parcours de Marseille au Rhin, qu'en étant aménagée pour la jonction avec les voies fluviales sortant du lac de Constance et construite pour des bateaux d'une capacité de 1200 à 1500 t. Si le canal du Rhône au Rhin n'est au contraire navigable que pour les bateaux plus petits, non seulement son efficacité en tant que canal ne sera pas totale, mais son importance pour le trafic sur le réseau central de l'Europe sera réduite à néant. Au lieu d'être en relation avec le Rhin et le Danube, grandes voies du trafic continental et transcontinental qui sont, pour parler le langage des chemins de fer, les éclisses du trafic, ce canal n'aura plus que le rôle dérisoire d'une liaison locale comparable à une voie de garage.»

Auch aus andern deutschen Quellen glauben wir zu wissen, dass Deutschland, neben seinem primären Bestreben leistungsfähiger Wasserwege zur Donau (Balkan, Schwarzes Meer), ein tatsächliches Interesse hat an einem ebenbürtigen Wasserweg nach Südwesten, zum Mittelmeer, der nicht anders als über die Rhone nach Marseille gehen kann. Es fragt sich nur, welche Mittel es zu dessen Verwirklichung aufzubringen gewillt ist. Denn dass es für die Schweiz ausgeschlossen ist, einen derartigen Rhein-Rhone-Kanal, samt Durchgang durch Genf, mit Rhoneausbau bis zur Schweizergrenze und Genfersee-Regulierung aus eigenen Kräften zu bauen, ist klar. Ist doch schon der für 600 t-Kähne bemessene Wasserweg auf etwa 255 Mio Fr. veranschlagt, wovon rd. 130 Mio auf die Strecke Brugg-Genfersee entfallen. Dazu kommt, dass, wie vorstehend erwähnt, Frankreich eine finanzielle Beteiligung der Schweiz am Rhone-Ausbau Lyon-Schweizergrenze erwartet. Dazu kommt ferner noch unser Anteil am mit Deutschland vertraglich vereinbarten Schiffahrtsausbau Basel-Bodensee, der für 1200 t-Ausbau rd. 140 Mio Fr. kosten wird. Schliesslich ist zu bedenken, dass die Benützung

²⁾ 61 Seiten. Mit einer Karte der Mitteleuropäischen Wasserstrassen. Paris, édition Sequana, 33 rue de Naples (bureau de Vichy: 21 rue du Maréchal Foch). Prix 10 frs. fr.

³⁾ Fast wörtlich übereinstimmend mit Speiser, S. 50 lfd. Nr.

aller dieser Wasserwege frei, d. h. ohne Schiffsabgaben sein muss, soll die Wasserfracht billiger und damit attraktiver werden als die Bahnen; u. s. w.

Man sieht, das Problem ist so einfach nicht, wie es gewisse Enthusiasten sehen, und das Projekt ist noch nicht so baureif, «prêt à être porté en soumission», wie Herr Du Pasquier seinen Lesern glauben macht. Eng beieinander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stossen sich die Sachen. Hersent's Vorschlag einer internationalen Konferenz, zunächst zur Abklärung der hier angedeuteten Grundfragen, wird wohl verwirklicht werden müssen, wollen wir die zu Entschlüssen nötige Klarheit gewinnen; und das müssen wir. Sollte sich dann ein gangbarer Weg finden, so wird die Schweiz gewiss mit Freuden bereit sein, auch auf diesem Gebiet am wirtschaftlichen Neuaufbau Europas mitzuwirken.

C. J.

Von der Schweizerischen Reederei A. G., Basel

Dem Geschäftsbericht 1940 entnehmen wir, mit unwesentlichen Kürzungen, das Folgende als von allgemeinem Interesse. Ergänzend verweisen wir auf unsere letzte ausführliche Berichterstattung über die Entwicklung der Rheinschiffahrt bis Basel in Bd. 109, Seite 1* (1937), sowie in Bd. 115, S. 82* (1940).

Das Jahr 1940 brachte der Schweiz. Reederei A. G. eine recht vielseitige Tätigkeit. Zweckgemäss hat das Unternehmen seine ganze Organisation in den Dienst unserer Landesversorgung gestellt, und man darf angesichts der mannigfaltigen Schwierigkeiten, die der Krieg mit sich gebracht hat, mit Befriedigung auf die Ergebnisse dieser Bemühungen zurückblicken.

Durch die Stilllegung der überseeischen Zufuhren nach Rotterdam und Antwerpen sind die Rheintransporte von diesen Hafenplätzen nach der Schweiz völlig bedeutungslos geworden. Unsere Rheinflotte war jedoch während des ganzen Jahres trotz dieses Verkehrsausfalles gut beschäftigt. Bis zum letzten Fahrzeug war unser Schiffsark in den Dienst der schweizerischen Kohlenversorgung eingesetzt, und die von unserer Reederei vom Ruhrgebiet nach dem Oberrhein beförderten festen Brennstoffmengen machen einen nennenswerten Teil unserer Kohleneinfuhr aus. Der Umschlag der Ladungen auf die Eisenbahn erfolgte in der ersten Hälfte des Jahres in Mannheim und Ludwigshafen; nach Einstellung der Kriegshandlungen am Oberrhein setzte der Bahnverlad nach der Schweiz wieder von Kehl her ein. Wir dürfen bei diesem Anlass darauf hinweisen, wie richtig es war, in den vergangenen Jahren unseren Bestand an Rheinkähnen zu erhöhen und unsere Schleppkraft zu verstärken. Ohne diese Vorkehrungen wäre es nicht möglich gewesen, die für unser Land notwendigen Ruhrkohlentransporte zu bewältigen.

Die Schifffahrt nach Basel lag während des ganzen Jahres 1940 still. Die Behebung der durch die Kriegsereignisse zwischen Strassburg und Basel eingetretenen Behinderungen des Verkehrs wurde seitens der deutschen Strombehörden mit Nachdruck betrieben. Die Krananlagen in Basel standen zwar ebenfalls still; die Lagereinrichtungen konnten aber zeitweilig recht gut beschäftigt werden. Unsere Rheinflotte blieb von grösseren Schäden im Zusammenhang mit den Kriegsereignissen der Monate Mai und Juni 1940 verschont. Die uns nahestehende Tankreederei A. G. hat allerdings die beiden Tankschiffe «Marignano» und «Beresina» verloren (der dadurch erwachsene Verlust ist durch Versicherung gedeckt). Der Ausfall an Schiffsraum ist durch die Fertigstellung von zwei Fahrzeugen wettgemacht worden, die kurz vor Kriegsausbruch an eine belgische Werft in Auftrag gegeben wurden.

Wir haben es als unsere Pflicht erachtet, unsere Organisation auch ausserhalb der Rheintransporte in den Dienst unserer Landesversorgung zu stellen. Dies war naheliegend, weil die früher dem Rhein zufallenden Gütermengen nunmehr über die verschiedenen der Schweiz noch offen stehenden kontinentalen Hafenplätze befördert werden mussten. Zu Beginn des Jahres haben wir die Verfrachtung ansehnlicher Mengen englischer Kohlen durchgeführt. Stark beansprucht waren wir auch in der ersten Hälfte des Jahres durch die Abwicklung von Getreide- und Stückguttransporten über *Genoa*. Die gewaltige, durch diesen Hafen bewältigte Arbeit hat unserem Lande grosse Dienste geleistet. Die zu Beginn des Jahres 1940 über *Marseille* eintreffenden Getreideladungen haben uns veranlasst, auch an diesem Hafenplätze tätig zu sein, und es konnten für schweizerische Rechnung manche Ladungen abgefertigt werden. Die Bedeutung, die der Hafen von *Lissabon* im Zusammenhang mit der Entwicklung unserer überseeischen Zufuhren angenommen hat, ermöglichte uns, insbesondere im Massenverkehr erfolgreich dort zu arbeiten. Die von unserer Reederei während der Vorkriegsjahre aufgebaute Auslandorganisation erlaubte eine rasche Umstellung auf die jeweiligen Erfordernisse der Transportlage.

In Anbetracht der drohenden Kriegsgefahr hatten wir im April 1939 eine Eingabe an den h. Bundesrat gerichtet, in welcher auf die Dringlichkeit der Einführung der Schweizerflagge zur See hingewiesen worden war; gleichzeitig war ein Vorschlag unterbreitet worden, der der Schweiz ein Mindestmass von Sicherheit für ihre überseeischen Zufuhren in Kriegszeiten gewähren sollte. Diese Eingabe wurde, trotz des inzwischen ausgebrochenen Krieges, abschlägig beschieden. Da die Aufrechterhaltung unserer Landesversorgung durch das vom Kriegstransportamt¹⁾ angewendete Chartersystem in der zweiten Hälfte des Jahres 1940 nicht mehr möglich war, wurde auf Jahresende den Bundesbehörden erneut die Beschaffung eigenen Schiffsraumes empfohlen. Gleichzeitig wurde nochmals das Gesuch gestellt, die schweizerische Seeflagge einzuführen. Mit Beschluss vom 9. April 1941 hat der Bundesrat diesem Wunsch entsprochen und die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen für eine schweizerische Seeschifffahrt geschaffen²⁾.

Die Schwierigkeiten in der Zufuhr überseeischer Kohlen veranlasste den Verband Schweizerischer Gaswerke im Frühjahr 1940, durch Ankauf von zwei Seedampfern seine Transporte auf verbesserte Grundlage zu stellen. Die beiden Dampfer «Calanda» und «Maloja» wurden aus Mitteln, die die schweizerische Gasindustrie zur Verfügung gestellt hatte, durch unsere Reederei erworben. Unter der Flagge von Panama haben die beiden Schiffe unserem Lande wertvolle Dienste geleistet. Es ist eine Genugtuung für unsere mannigfaltigen Bemühungen um das Zustandekommen einer schweizerischen Seeschifffahrt, dass die Dampfer «Calanda» und «Maloja» als erste Schiffe in das neu eröffnete Seeschiffsregister der Schweiz. Eidgenossenschaft eingetragen worden sind. Es ist nur zu hoffen, dass es gelingen wird, auf dem Wege weiterer Schiffsbeschaffungen unserem Lande die notwendigen Transportmittel für seine Zufuhren zu sichern. Die Schweizerflagge zur See, die nach mancherlei Widerständen unter der Not der Zeit zur Tatsache geworden ist, wird auch nach Abschluss dieses Krieges das Zeichen der Verbundenheit unseres Landes mit dem Welthandel bilden.

Trotz der mannigfachen Schwierigkeiten, die die Kriegsverhältnisse unserer Reederei brachten, haben wir die im Jahre 1939 an Hand genommene Ausbildung von Schiffspersonal weitergeführt. Aus dem Lehrgang des Schulschiffes «Leventina» sind bis heute 36 junge Schweizer als Schiffsjungen hervorgegangen.

Bis zum 10. Mai 1940 waren alle unsere ausländischen Beteiligungs- und Tochtergesellschaften gut beschäftigt gewesen. Von den militärischen und politischen Ereignissen in Holland und Belgien sind auch unsere Unternehmungen in Rotterdam und Antwerpen betroffen worden. Immerhin ist schon im Herbst 1940 der Beschäftigungsgrad dieser Gesellschaften günstiger geworden. Die finanziellen Ergebnisse unserer schweizerischen und ausländischen Gesellschaften sind zufriedenstellend.

Die beiden Seedampfer «Calanda» (7400 T. DW) und «Maloja» (2650 T. DW) sind nach Durchführung einer technischen Kontrolle durch Schiffbau-Ingenieur A. Ryniker (Basel), erworben worden. Es handelt sich um Einheiten, die in den Jahren 1913 bzw. 1906 erbaut worden sind.

In den neuen Hafenanlagen von Baselland haben die uns nahestehenden «Rheinumschlag Schweizerhalle A. G., Muttenz» und «Tankreederei A. G., Basel» moderne Einrichtungen für den Umschlags- und Lagerverkehr erstellen lassen. Diese Anlagen sind betriebsbereit. Leider ist vor Kriegsende wenig Aussicht für regelmässige Beschäftigung dieser neuen Einrichtungen.

Kehren wir von diesen Gegenwartsnöten unserer internationalen Verkehrsbeziehungen nochmals in die Vergangenheit zurück, so bietet ein Stück Eisenbahngeschichte ein treffliches Beispiel für den untrennbaren Zusammenhang unserer Schweiz mit ihren Nachbarn:

Die Badischen Eisenbahnen von 1840 bis 1940

Um es von vornherein zu sagen: es ist ein anregend geschriebenes vorzügliches Jubiläumsbuch, das Alb. Kuntzemüller seinem engeren Vaterland, aber auch uns Schweizern beschert hat, da ja das Werden der Eisenbahnen von Baden und dessen Eisenbahnpolitik vielfältig mit unserer eigenen Bahngeschichte verflochten ist³⁾. Man erlebt mit ihm die Anfänge des Eisenbahnbaues überhaupt, da schon 1834, vier Jahre nach Eröffnung der ersten Eisenbahn Liverpool-Manchester, mit Hilfe von Basler Banken eine Gesellschaft für den Bau einer Mannheim-Basler

¹⁾ Sein Chef ist E. Matter, alt Oberbetriebschef der SBB. Red.

²⁾ Näheres siehe «SBZ» Bd. 118, S. 12.

³⁾ Die Badischen Eisenbahnen, 1840 bis 1940. Von Albert Kuntzemüller. 3. Heft der Oberrheinischen geographischen Abhandlungen. Mit zahlreichen Abbildungen und Plänen. Freiburg i/B. 1940. Selbstverlag der Geograph. Inst. d. Universitäten Freiburg und Heidelberg. Preis kart. Fr. 5.60.