

Zusammenbruch der Schweiz als Rheinuferstaat

Autor(en): **Gelpke, Rudolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Monatshefte für Politik und Kultur**

Band (Jahr): **2 (1922-1923)**

Heft 3

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-154664>

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.

Zusammenbruch der Schweiz als Rheinuferstaat.

Von

Rudolf Gelpke.

Die schweizerisch-französische Rembserstufe.

Was die Savasmeldung als offizielles Communiqué unterm 11. Mai als Beschluß der Rheinzentralkommission in Straßburg verbreitet, bedeutet den Zusammenbruch der schweizerischen Aktionsfreiheit im Weltverkehr, eine Niederlage, deren verhängnisvolle Rückwirkungen heute nur wenige in ihrer ganzen Schwere erfassen. Wir sind geschlagen und zugleich geblendet durch eine Kompromißlösung, welche die nur oberflächlich mit den Verhältnissen Vertrauten sogar mit einer gewissen Genugtuung als Gewinn verbuchen. Möge die Illusion, der sie sich hingeben, recht lange andauern.

Frankreich hat, wie es bei der fehlenden Geschlossenheit des Bundesrates in Verbindung mit der Verkennung der ganzen Tragweite der Rheinfrage, sowie bei der wankenden inneren Front, vorausgesehen wurde, einen von seinem Standpunkte aus prächtigen und zum Schlusse leichten Sieg errungen. Was Frankreich erstrebte, hat es erreicht, ja noch weit mehr dazu. Während Frankreich bis anhin das Stromgefälle erst von der Hüninger Schiffbrücke an für seine Kraftzwecke nutzbar machen wollte und konnte, gewinnt es nun insgesamt durch die Verlängerung des Rückstaus bis zur Birsmündung auf eine Stromerstreckung von 6,125 Kilometer ein absolutes Zuschußgefälle von 5,88 Meter, mit andern Worten: der Hauptanteil der hydraulischen Energiegewinnung in der obersten Rembser Kraftstufe entfällt auf baselstädtisches Stromgebiet. Dadurch wird erreicht, daß der eigentliche Kraftkanal bedeutend verkürzt werden kann. Der Gewinn an Nutzgefälle bei geringerem finanziellem Aufwand für die Erstellung der krafttechnischen Objekte macht aus der Rembser Stufe auf einen Schlag ein wirtschaftlich vollwertiges Unternehmen. Die Schweiz reizt also Frankreich aus der großen Besorgnis, bei Rembs ein unrentables Werk, wie es bei der Verwirklichung der früheren Projekte der Fall gewesen wäre, erstellen zu müssen, heraus. Eine schöne Tat freundschaftlichen Entgegenkommens, wenn nur der Einsatz, um den es geht, nicht die Freiheit des Rheinverkehrs kosten würde.

Wie schwer Frankreich seine ursprüngliche eigene Projektschöpfung eines Rembser Werkes auf dem Wagen lag, geht aus dem Text der Gesetzesvorlage zur Konzessionserteilung des Rembser Werkes ohne weiteres hervor, wo auf Seite 6 und 7 der Vorlage die Notwendigkeit hervorgehoben wird, daß der französische Staat die Erstellung des auf 30 Millionen Franken geschätzten Wehrkörpers im Interesse der Wirtschaftlichkeit der Anlage

auf eigene Kosten übernehme. Dabei waren die durch die Intervention der Schweizerischen Delegation des Jahres 1921 verursachten bedeutenden Mehrkosten für schiffahrtstechnische Ergänzungsbauten noch gar nicht berücksichtigt.

Und was wurde durch dieses Entgegenkommen schweizerischerseits erreicht, nichts, gar nichts. Daß infolge des Rückstaus die baslerische Stromstrecke in Zukunft günstigere Schiffahrtsverhältnisse aufweist, ist von untergeordneter Bedeutung, weil das Schiffsmaterial, insbesondere die Schleppdampfer, dem natürlich fließenden Strome angepaßt sind. Bedenklich ist dagegen die Einwilligung in die Verlegung der oberen Grenze des Rückstaus bis nach Birsfelden. Dadurch wird die Zuständigkeit der Zentralkommission aller Voraussicht nach stromaufwärts über Basel hinaus ausgedehnt. Und als erstes Opfer der Erweiterung der Exekutivgewalt der Zentralkommission auf baselstädtisches Gebiet, hat die mittlere steinerne Brücke zu fallen, die, um den Forderungen nach größeren Lichtraumprofilen der Durchfahrtsöffnungen Rechnung zu tragen, einen vollständigen Umbau erfahren müßte.

Die oberste, wirtschaftlich bedeutend verbesserte Staustufe von Rembs ist also gesichert. Doch nicht allein der Bau der Rembserstufe ist beschlossene Sache, sondern die Erstellung des gesamten achtstufigen, 114 Kilometer langen Seitenkanals wird Frankreich zugestanden. Damit ist die Trockenlegung des 119 Kilometer langen Rheinlaufes, von Güningen-Neudorf bis zur Abzweigung des kleinen Rheines bei Straßburg an über 150 Tagen des Jahres gutgeheißen. Alle Bemühungen um die Erhaltung des natürlichen Stromzustandes auf der südlichen Oberrheinetape Basel-Straßburg waren also umsonst.

Der Rheinkanal als französische Domäne.

Der Kanal wird gebaut und die Rheinstraße wird sukzessive verschwinden. Aus dem internationalen Strom wird ein künstlicher elsässischer Rhein, ein landesherrliches Gewässer, un fleuve domanial, wie es so schön heißt in der französischen Gesetzesvorlage zur Konzessionerteilung der Wasserkraftanlage von Rembs an die Gesellschaft der oberrheinischen Kraftwerke. In diesem der Deputiertenkammer in der Sommeression 1921 unterbreiteten Dokument findet sich folgende bezeichnende Stelle, welche die Frage nach der Internationalisierung des Kanals ein für allemal abklärt: „Les clauses du cahier des charges ont été rédigées comme si le Rhin était un fleuve domanial, dont l'Etat français aurait l'absolue propriété; und über das rein papierene Kontrollrecht der Zentralkommission über den elsässischen Kanal gibt die Gesetzesurkunde über das Rembser Werk folgende, die nationalen Interessen wahren, beruhigenden Zusicherungen ab: (Art. 16) (Cahier des Charges):

„Le concessionnaire sera tenu d'assurer gratuitement le service de l'écluse de jour et de nuit... dans les conditions fixées par un règlement qui sera arrêté par le préfet, sur la proposition de l'ingénieur en chef de la navigation, le concessionnaire entendu.“

Der Kanal ist französisches Eigentum und wird von französischen Organen verwaltet und betrieben. Der Versuch der Schweizerischen Delegation des Jahres 1921, einen Kanaldirektor in Vorschlag zu bringen, der von der Zentralkommission auf eine Reihe von Jahren mit der obersten Betriebsleitung betraut worden wäre, scheiterte. Frankreich bleibt am Kanal *Allein herrscher*. Frankreich wird seinen Rheinkanal verwalten, wie es die Wahrung der Kraftinteressen, die Aufrechterhaltung der handelspolitischen Vormachtstellung Straßburgs und der tarifpolitische Schutz der elsässischen Schienenwege erfordert. Die mit der Ueberwachung und Durchführung der fahrtpolizeilichen Vorschriften und der Betriebsreglemente der Schleusen betrauten französischen Funktionäre haben Mittel und Wege genug, um die Schifffahrt in ihrer Entwicklung hemmend zu beeinflussen, ganz abgesehen von den in Art. 3 des französischen Entwurfs der neuen Rhein-Akte vorgesehenen Schifffahrtsabgaben für Neubauten, welche eine Verbesserung der Schiffbarkeit bezwecken. Artikel 3 der französischen Akte hat folgenden Wortlaut:

Art. 3. — Il ne peut, ni directement, ni indirectement, être perçu aucun impôt, taxe, péage, ou redevance d'aucune espèce sur les navires, bateaux ou radeaux ou leurs chargements *naviguant sur le Rhin et ses embouchures*, non plus que sur leurs équipages.

Toutefois, en cas d'exécution de travaux agréés par la Commission centrale, et ayant pour effet d'améliorer la voie d'eau dans l'intérêt de la navigation, il pourra être prélevé des redevances sur les catégories de navires, bateaux et radeaux dont ces travaux auront permis ou facilité la navigation; ces redevances ne devront, en aucun cas, excéder, pour chacune des diverses catégories de navires, bateaux et radeaux, le prix du service rendu et devront être préalablement soumises à l'approbation de la Commission centrale.

Da Schifffahrtsabgaben nach Paragraph 2 des Schlußprotokolls der Mannheimer Konvention nicht auf dem freien Strome selbst, dagegen auf künstlichen, den freien Strom ersetzenden, mit Schleusen versehenen Schifffahrtsgerinnen erhoben werden dürfen, so führt der Bau des Rheinseitenkanals zur Einführung von Schifffahrtsabgaben und damit zur partiellen tarifarischen Erdrösselung des Rheinverkehrs.

(Memorandum concernant les règles à insérer dans un acte de Navigation du Rhin, Commission Centrale du Rhin, Délégation française.)

Gewiß ist zutreffend, daß für die Schifffahrt auf dem Kanal zurzeit weder Befahrungsabgaben, noch Schleusengelder erhoben werden; aber dieser Zustand ist nur vorübergehender Natur; wie könnte sonst Frankreich für die Einführung von Schifffahrtsabgaben auf Stromstrecken, die in ihrer Schiffbarkeit verbessert werden, eintreten. Da der konventionelle Rhein in seiner 701 Kilometer langen Erstreckung von Rotterdam bis nach Straßburg vollständig reguliert ist, so findet nach dem französischen Vorschlag die Erhebung von Schifffahrtsabgaben bloß Anwendung auf die für die verwilderte 127 Kilometer lange Rheinstraße Basel-Straßburg not-

wendig werdenden Ausbaurbeiten der Schiffahrtsrinne, sei es auf dem Kanal, sei es auf dem offenen Strome.

Einen etwa mehrheitlich gefaßten Beschluß der Zentralkommission im Interesse einer besseren Wahrung der Schiffahrtsinteressen auf dem Seitenkanal wird Frankreich, sofern überhaupt ein solcher Beschluß bei der politischen Konstellation der in der Kommission vertretenen Staaten zustande kommen sollte, mit der Bemerkung abtun, daß es auf seinen territorialen Gewässern allein zuständig sei, diejenigen Maßnahmen zu treffen, welche den Schutz seiner vitalen nationalen Interessen erheischen. Der Hinweis auf die Ausdehnung des Kontrollrechtes der Rheinzentralkommission auf die Schiffahrt im Seitenkanal unter den gleichen Bedingungen wie auf dem Rhein ist völlig belanglos, schon aus dem Grunde, weil der mit Schleusen versehene gemischte Kraft-Schiffahrtskanal ein in fahrtechnischer Hinsicht ganz anderes Gewässer darstellt als der offene Strom. Frankreich wird also stets mit Recht auf die völlig anders geartete wasserwirtschaftliche Natur des Kanals, die vom Rhein abweichende fahrtpolizeiliche Verordnungen bedingt, hinweisen.

Interpellation über die Hünninger Schiffbrücke.

Um sich eine anschauliche Vorstellung zu machen über die Art und Weise, wie dem im Art. 356 des Versailler Vertrages stipulierten Grundsatz der „Verkehrsfreiheit“ auf dem Kanale praktisch nachgelebt werden dürfte, auf einem Kanale, dessen unzulängliche Schleusenabmessungen weder dem auf dem Rhein üblichen stoßweisen Verkehr noch den mehrschiffigen Zügen zu genügen vermögen, braucht man sich nur an die in der Vorkriegsperiode von den elsässischen Strombaubehörden geübte passive Resistenz beim Öffnen und Schließen der Schiffbrückendurchlässe zu erinnern.

Es war am 6. Mai 1909, also genau vor 13 Jahren, als der Schreibende im Großen Räte des Kantons Baselstadt den Regierungsrat interpellierte über die Maßnahmen, welche geeignet erscheinen möchten, um den der Schiffahrt bei der Hünninger Schiffbrücke fortwährend bereiteten Durchfahrtserschwernissen zu begegnen. Von dem Wortlaute der damaligen Begründung verdienen folgende Stellen ins Gedächtnis zurückgerufen zu werden:

„Als die schlimmsten Feinde der Schiffahrt haben die Vorschriften der elsässischen Wasserbauverwaltung zu gelten, welche die Befahrung des Rheines oberhalb Straßburg von der Erfüllung einer Unmasse von Formalitäten abhängig machen, die ohne jeglichen praktischen Wert sind, bloß dazu bestimmt, den Schiffsverkehr auf dem Rhein zu erschweren, wenn nicht gar zu verunmöglichen... Ich könnte Ihnen stundenlang über alle die zahllosen Zwischenfälle berichten, welche sich an der Hünninger Brücke ereignet haben. Doch es mag genügen, daß ich den Vorgang vom vergangenen Montag, den 3. Mai, kurz in Erinnerung bringe. An dem betreffenden Tage fand eine Kursfahrt des Dampfers „Mülheim a. Rhein“ nach Neuenburg statt. Für die Rückfahrt nach Basel wurde die Durchfahrtszeit

auf abends 8 Uhr 15 festgesetzt. Kurz vor 8½ Uhr traf auch der Dampfer ein. Die Brücke aber blieb geschlossen, so daß die Passagiere gezwungen waren, sich ans Land zu begeben und zu Fuß den Heimweg durch eine dichte Menge, welche die Ankommenden mit wenig freundlichen Zurufen empfing, anzutreten... Es möge hier nicht untersucht werden, in wie weit sich in Günsingen eine gewisse Animosität gegen die Rheinschiffahrt geltend macht. Tatsache ist jedoch, daß die Befürchtung, die Kanalschiffahrt könne durch die Rheinschiffahrt beeinträchtigt werden, vielfach vorherrscht."

Freie Schiffahrt.

Demselben Geiste der Schiffahrtsverneinung, der in den Vorkriegsjahren elsässischerseits zur zeitweisen Sperrung der Schiffbrückendurchfahrten geführt hatte, ist die grandiose Schöpfung der linksufrigen Kraftseitenkanalidee entsprungen, eines Kanalprojektes, das ursprünglich der Verkehrsfähigkeit vollständig ermangelnd, erst dank den Bemühungen der schweizerischen Delegation zu einem bedingt schiffbaren Gewässer, dessen Leistungsfähigkeit freilich niemals an den offenen, regulierten Rhein heranreichen wird, umgestaltet werden konnte. Und dieser Kanal soll der Schweiz die „freie Schiffahrt“ nach dem Meere gewährleisten. In welcher Weise das zu geschehen hat, dafür werden Straßburg und die elsässischen Regionalpolitiker schon das Nötige vorsorgen.

Man hat den Freunden einer offenen Stromschiffahrt zum Vorwurf gemacht, daß sie sich alle einseitig auf die Formel des „freien Rheins“, die zu einem eigentlichen Schlagworte entartet sei, festgelegt hätten. Die „freie Schiffahrt“ genüge, ob sie nun auf dem Kanal oder auf dem Strome stattfinde, sei von nebensächlicher Bedeutung.

Man gestatte hierauf an die Kanalverfechter die Frage zu stellen, wie sie sich in Wirklichkeit die Wahrung der „Schiffahrtsfreiheit“ auf dem nationalisierten Seitenkanale vorstellen, auf einem Kanale, der nicht zu Verkehrs-, sondern zu Kraftgewinnungszwecken gebaut wird, der nicht von Organen der internationalen Rheinkommission, sondern von französischen Funktionären, mit dem französischen Chefingenieur der Schiffahrt in Straßburg an der Spitze, verwaltet und betrieben wird, auf einem Kanale, für den Frankreich nach erfolgter Betriebsnahme schiffahrtstechnische Ergänzungsarbeiten, sofern diese nötig werden sollten, vorzunehmen von vorneherein ablehnt, auf einem Kanale, für den man sich weigert, zwei Schleppzugschleusen in jeder Stufe mit ihren vollen Abmessungen von je 270 Meter Länge, wie sie von der Schweiz gefordert wurden und auf der Oberdonau in Längenabmessungen von je 230 Meter zur Anwendung gelangten, zu erstellen, auf einem Kanale, bei welchem eine Großzahl der Schleppzüge beim Durchfahren der Schleusen auseinandergerissen und in kleinere Einheiten zerlegt, durchgeschleust werden müssen, wo es an Bewegungsspielraum für das Manövrieren der Schiffszüge fehlt und wo ohne Zuhilfenahme von kleinen Bugfierdampfern, eigentlichen Kanalhilfsbooten, welche die Kanalverwaltung auf ihre Kosten zu stellen

sich weigert, von einer normalen Abwicklung des Schleppverkehrs keine Rede sein kann, wo die Schiffszüge bei dem auf dem Rhein üblichen stoßweisen Verkehr, der sich niemals mit der Verkehrsabwicklung auf einem Kanale vergleichen läßt, halbe bis ganze Tage lang auf die Deffnung der Schleuse zu warten haben, wo letzten Endes den Ueberwachungs- und Betriebsorganen des Kanals, denen vor allem die Wahrung der Kraftinteressen obliegt, die Regelung des flutenden Verkehrs zwischen der Schweiz und den Nordseehäfen restlos übertragen ist?

Verminderte Leistungsfähigkeit.

Und ebenso erwünscht wäre die Beantwortung der Frage, wie sich die Seitenkanalfreunde auf dem künstlichen Gerinne dieselbe Betriebsicherheit und dieselbe Leistungsfähigkeit wie auf dem offenen regulierten Strome vorstellen, wenn in Betracht gezogen wird, daß der geringste Defekt an den Schleusentoren die Schifffahrt partiell oder gänzlich lahmlegt, daß die bei raschen Anschwellungen des Stromes in den offenen Kanal hineingerisfenen Schwemmsel, wie Holzteile, Pflanzen und andere schwimmende Gegenstände die Radschaukeln der Dampfer beschädigen und damit den Verkehr beeinträchtigen, daß des öfteren notwendig werdende Reparaturen am Kanal, an den Schleusenzufahrten und den Schleusenammern den Verkehr monatelang unterbrechen, daß wiederum, was die Intensität des Verkehrs und dessen Leistungsfähigkeit anbelangt, in einem Zeitraum von $1\frac{1}{2}$ —2 Tagen die Kanalschleusen nur so viel an Güterdurchfuhr zu bewältigen imstande sind, wie an einem beliebigen Punkte des regulierten Rheines in der kurzen Zeitspanne von einer Stunde vorübergeschleppt werden kann, daß dreischiffige Berg- und vierchiffige Talzüge den Kanal nicht durchfahren können, die Schiffszüge dicht aufgeschlossen einander nicht zu folgen vermögen, Kreuzen und Ueberholen von Einzeldampfern und Schiffszügen die größten Schwierigkeiten bereiten, die Fahrtdauer eines Schleppzuges für eine Hin- und Rückreise von Straßburg nach Basel 67 Stunden gegenüber 37 Stunden auf dem Strome erfordert, der Schnellverkehr in hochwertigen Kaufmannsgütern bei 20 Fahrstunden in der Talfahrt gegen $4\frac{1}{2}$ Stunden auf dem Rheine so gut wie ausgeschaltet bleibt, der stark verlangsamte gewinnbringende Umlauf des Fahrmaterials in Verbindung mit herabgemindertem Zufluß an hochtarifierten Gütern die Wirtschaftlichkeit des Reedereigeschäftes erschwert und daß nach erfolgter Inbetriebnahme des Kanals in seiner Gesamtausdehnung die Kontinuität des Schleppbetriebes unterbrochen wird, indem sowohl die Berg- wie Talzüge in Straßburg umgruppiert und die Traktionsinstrumente ausgewechselt werden müssen, wodurch Straßburg zum nördlichen Endumschlagshafen des freien Rheines erhoben wird. Legt man also, wie es tatsächlich in Straßburg geschehen und wie es der Bundesrat in seiner Note vom November 1920 an die französische Regierung zum Ausdruck gebracht hatte, der Verkehrsbewertung des elsässischen Seitenkanals die Leistungsfähigkeit des regulierten Oberrheins zugrunde, so ergibt sich, daß der vorgesehene Seitenkanal, selbst unter der Voraussetzung der weitestgehen-

den Berücksichtigung der von den Schiffahrtsinteressenten geforderten Einbauten niemals in fahrtechnischer und verkehrswirtschaftlicher Hinsicht die freie Stromwasserstraße ersetzen kann. Die Bedingung der Wahrung der vollen Schiffbarkeit, wie sie Artikel 358 des Versailler Vertrages fordert, bleibt demzufolge unerfüllt.

Staatsvertrag.

Man steht demnach beim elässischen Seitenkanalprojekt, zu dem der Bundesrat unbegreiflicherweise seine Zustimmung gegeben hat, vor einem Novum, sowohl in wasserwirtschaftlicher, wie in rechtlicher Hinsicht. Es ist durch das Kanalprojekt ein neuer Rechtszustand geschaffen worden, der weder im Einklang steht mit der Wiener Akte, noch dem Wortlaute des Versailler Vertrages Rechnung trägt. Die Grundsätze der Verkehrsfreiheit und der Wahrung der vollen Schiffbarkeit sind umgestoßen worden, Grundsätze, die auch im Versailler Vertrag anerkannt werden. Dazu kommt, daß die Schweiz auf die Wiener Akte nie verzichtet hat. Diese bleibt aber nach allgemeinen staatsrechtlichen Grundsätzen solange in Kraft, als sie nicht durch übereinstimmenden Beschluß der beteiligten Uferstaaten abgeändert oder aufgehoben wird. Sofern also die Schweiz als Rheinuferstaat der Wiener Akte der Aufhebung oder Aenderung derselben widerspricht, muß diese als unausführbar angesehen werden.

Nun hat sich die Situation allerdings insofern verschlechtert, als in Straßburg ein einstimmiger Beschluß zugunsten des Seitenkanals erwirkt werden konnte. Mit diesem Beschluß ist aber die Angelegenheit keineswegs erledigt, weil der Stausee des Rembser Werkes sich mehrere Kilometer weit in baselstädtisches Stromgebiet hinein erstreckt. Für diese Rheinetappe als „fleuve domaniale suisse“ ist die Schweiz allein zuständig. Dabei, und das ist nun das Entscheidende, handelt es sich keineswegs um eine einfache Konzessionserteilung zur Gewinnung von Wasserkräften, sondern um die Zustimmung zu einem Teilwerke des Ausbaues des Oberrheines zwischen Basel und Straßburg als Großwasserstraße, was die Abfassung eines Übereinkommens, resp. eines Staatsvertrages zwischen den beteiligten Uferstaaten zur unerläßlichen Voraussetzung hat.

Kommt der Staatsvertrag nicht zustande, dann fällt der Rückstau auf baselstädtisches Stromgebiet dahin und Frankreich wird sich zu entscheiden haben, ob es das wirtschaftlich schlechte Geschäft eines Rembser Kraftwerkes ohne Rückstau nach Basel gemäß den in der Dezembersession der Zentralkommission unterbreiteten Plänen bauen will oder nicht. Im übrigen bleibt alles beim alten, das heißt, die Schiffahrt muß noch auf lange Jahre hinaus, gleichgültig ob die neue oder alte Rembser Projektvorlage zur Erstellung gelangt, auf dem verwilderten, jeglicher Fahrwasserunterhaltung entbehrenden Stromlauf zwischen Basel und Straßburg betrieben werden. Es ist für das negative Interesse, das der Rheinschiffahrt bis Basel entgegengebracht wird, bezeichnend genug, daß als Kompensation

für den Rückstau über Basel hinaus, ganz abgesehen von den verstümmelten Schleusen, nichts erhalten werden konnte, es sei denn ein vages Versprechen für die Durchführung der Regulierung, welche aber überall da in Wegfall kommt, das heißt für die Schifffahrt außer Betracht fällt, wo die einzelnen Kanaletappen dem Betriebe übergeben werden. Das Allerdringendste aber, die Zusage der Unterhaltung des Stromwasserweges von seiten der Uferstaaten wurde nicht vorgesehen. So haben wir denn, vorläufig wenigstens, als die Geschlagenen auf der ganzen Linie, freilich nicht ohne eigene Schuld, nur einen Bundesgenossen, die Zeit.

Das Rember Stautwehr — eine neue Hüninger Festung.

„Die Basler und ihre Regierung haben bisher die besten Gesinnungen geäußert und sich [Frankreich gegenüber] immer sehr gut benommen; daß sie künftig diese ihre Gesinnung und Ausführung nicht ändern, dafür bürgt die Nähe der neuerbauten Festung Hüningen.“

Peter Stuppa 1688 an das französische Ministerium.

Professor Delbrücks Angriff gegen Ludendorff.

Von

General Wille.

Drof. Hans Delbrück hat kürzlich eine Schrift gegen den General Ludendorff geschrieben, der er den Titel gegeben „Ludendorffs Selbstporträt“. Sie klingt aus in der Behauptung, Tirpitz habe den Weltkrieg verschuldet und Ludendorff sei der Schuldige dafür, daß der Weltkrieg mit dem Zusammenbruch der deutschen Größe und Herrlichkeit geendet, die Bismarck und Moltke geschaffen haben.

Delbrück ist ein so angesehener Forscher und Schriftsteller, daß man das, was er sagt, nicht auffassen darf, wie eine am Biertisch getane Meinungsäußerung oder wie die eines Journalisten, der gleich wie der Zeitungsleser morgen vergessen hat, was er heute geschrieben. Wer anderer Ansicht ist und durch die Beweisführung Delbrücks nicht bekehrt ist, darf die in die Öffentlichkeit geworfene schwere Anschuldigung nicht ohne den Versuch der Widerlegung lassen.

Wenn uns ein schwerer Schicksalsschlag trifft, sucht unsere kleinliche Menschenseele nach dem Schuldigen und glaubt so, den Schicksalsschlag leichter zu ertragen. Es gewährt uns Befriedigung, den Schuldigen am Pranger stehen zu sehen und ihn mit Rot und Steinen bewerfen zu können. Solcher Erbärmlichkeit der menschlichen Natur darf derjenige, der durch seine geistige Tätigkeit über der Menge steht, niemals Vorschub leisten. Er darf es auch dann nicht, wenn ein Schuldiger wirklich