

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000309183

Die Großschifffahrt vom Rhein zum Bodensee

und ihre Bedeutung für Schaffhausen
in wirtschaftlicher und verkehrs-
politischer Hinsicht



Vortrag, gehalten im Gewerbeverein Schaffhausen
von J. Keller, Regierungsrat



Separatabdruck aus dem „Schweizer Baublatt“
Mai - Juni 1912



11-351776

~~II-7896~~

301-3-94/2918

Die Großschifffahrt vom Rhein zum Bodensee und ihre Bedeutung für Schaffhausen in wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Hinsicht.

Vortrag, gehalten im Gewerbeverein Schaffhausen
von J. Keller, Regierungsrat.

I.

Seit bald zehn Jahren ist die Frage der Großschifffahrt auf dem Rhein vom Meere her aktuell geworden und sie muß naturgemäß hier besonderes Interesse erregen, weil man von ihr eine starke Verkehrshebung erwartet; nicht nur wegen des Transportes von Gütern auf dem Rhein mittelst ganzen Schiffszügen, sondern auch der gleichzeitigen Gewinnung großer Wasserkräfte in Folge der Erstellung von Wasserwerken mit Stauvorrichtungen für eine gute Schifffahrtsbahn. Man rechnet also mit einem gleichzeitig eintretenden mächtigen industriellen Aufschwung unserer Rheingegend.

Es ist Ihnen bekannt, daß zuerst der Basler Ingenieur Rud. Belppe die Idee der Großschifffahrt auf dem Rhein und zum Bodensee aufgebracht hat und mit erstaunlicher Energie für sie Propaganda machte und zwar eine so fruchtbare Propaganda, daß nun schon seit etwa fünf Jahren von Straßburg her Dampfer mit angehängten Schleppschiffen nach Basel fahren, um dort ihre Ladung zu löschen in eigens für diesen Zweck, teilweise mit Bundeshilfe, errichteten Hafenanlagen. Weiters ist beizufügen, daß zufolge der Einrichtung einer Großschifffahrtsschleuse im neugebauten Augst-Byhler Kraftwerk voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres die Großschifffahrt bis nach Rheinfelden ausgedehnt werden kann.

Wie ist nun dieser völlig unerwartete Aufschwung der Schifffahrt auf dem Rhein zu erklären, an die man sich nur noch wie an ein längst entschwundenes Märchen aus alten Zeiten zu denken gewohnt war, wie ist es gekommen, daß sie wieder lebende Gestalt angenommen hat? Die Antwort lautet: In unsern Nachbarländern, in Deutschland, Frankreich und dann in Belgien und Oesterreich wurden in den letzten zwei Dezennien außer-

ordentliche Anstrengungen gemacht zur Wiederbelebung der Schifffahrt auf den Flüssen und im Bau und der Erstellung von Kanälen. Hunderte von Millionen Franken fanden ihre Verwendung für diese Zwecke, die dann in hohem Maße zur Hebung des Gewerbes, des Handels, der Industrie und auch der Landwirtschaft beigetragen haben. Besonders hervorragend war die Entwicklung auf diesen Gebieten in Deutschland und es war hauptsächlich das Aufblühen der deutschen Rheinstädte, das endlich auch die Schweizer aufmerksam machte und sie wahrüttelte.

Großartige Hafenanlagen wurden erstellt in Straßburg, Mannheim, Mainz, Köln, neuerdings auch in Frankfurt, das im Begriff steht, für diesen Zweck 60 Millionen Mark auszugeben, und sodann in Karlsruhe und Heilbronn in kleinerem Maßstabe. Bekanntlich hat sich Deutschlands Handel und Verkehr und vor allem die Industrie seit 1870 in frappanter Weise entwickelt und Deutschland ist heute ein sogen. reiches Land geworden; sogar Preußen. Vor allem aber zeichnen sich aus die oben genannten Rheinstädte und die Ursache dieses Hervorragens ist nachgewiesenermaßen die Großschifffahrt mit ihren wohlthätigen Folgen auf die ganze wirtschaftliche Entwicklung. Nur wer Gelegenheit hatte — so wie der Sprechende — seit bald 50 Jahren diese Städte und Gegenden in längern Intervallen, etwa so in zehn oder fünfzehn Jahren jeweilen wieder besuchen zu können, vermag sich ein lebendiges Bild über diesen Entwicklungsgang — den man fast amerikanisch nennen möchte — zu machen. Ich habe mich schon oft gefragt, warum man eigentlich bei uns in der Schweiz der Entwicklung deutschen Handels, deutscher Industrie, deutschen Gewerbes und Verkehrs nicht mehr Beachtung zu teil werden lasse, warum überhaupt dieses in voller Entwicklung sich befindende Land seitens der Schweizer nicht mehr Interesse findet; warum man Deutschland nicht mehr besuche und die dortigen Verhältnisse beobachte, in reiferen Jahren, also in den Jahren, wo man besser und sicherer urteilt? Heutzutage, wo fast jedermann einmal seine Ferien im Jahre auswärts macht, warum gibts nicht hie und da eine Reise nach Deutschland, wo man die Schweizer so sympathisch empfängt wie sonst nirgends? Ich meine damit nicht bloß eine Bierreise nach München, mit allem was drum und dran hängt, sondern eine Tour mit bestimmten Zielen, bei der sowohl das Nützliche als

das Angenehme zu seinem Rechte kommen könnte. Straßburg, Mannheim, Frankfurt, Mainz, Köln, sind sowieso prächtige Ausflugsziele und am besten geeignet, dem Interessenten die Großschiffahrt so recht vor Augen zu führen und ihre Wirkung ad oculos zu demonstrieren. Ich will möglichst wenig mit Zahlen operieren, aber doch bemerken, daß der Jahresverkehr im Hafen von Straßburg innert 20 Jahren von 10,000 auf 1 Million Tonnen gestiegen ist und daß Mannheim mit Ludwigshafen in den dortigen Hafenanlagen jährlich etwa 10 Millionen Tonnen Waren umsetzt. Der Umsatz in Basel im neu gegründeten Hafen nimmt sich natürlich gegenüber diesen Zahlen mit 60,000 Tonnen Jahresverkehr noch recht bescheiden aus, ist aber in Tat und Wahrheit über alles Erwarten stark gewachsen und muß inbetracht der großen Schwierigkeiten, die immer noch zu überwinden sind, als sehr befriedigend bezeichnet werden.

Hat aber, muß man sich fragen, die Großschiffahrt die große Bedeutung für die Schweiz, welche ihre Anhänger ihr zuschreiben und ist sie überhaupt noch am Platze heutigen Tages, so mitten im Zeitalter der Eisenbahnen, und dann im besonderen in der Schweiz? Die Frage ist nicht so schwer zu beantworten, als es vielleicht den Anschein hat, und sie muß meines Erachtens eine unbedingte Bejahung erfahren, soweit es sich um die Großschiffahrt auf dem Rhein, also vom Meer her zum Bodensee handelt. In dieser Art durchgeführt, wird sie meiner festen Überzeugung nach nicht nur eine große Bedeutung für die Entwicklung der schweizerischen Industrie, des Handels und Verkehrs haben, sondern auch die schweizer. Bundesbahnen stark fruktifizieren und zu deren guter Entwicklung und Rentabilität beitragen. Die sowieso unter schwerer Konkurrenz des Auslandes arbeitende schweizerische Industrie bemüht sich mit großem Erfolg im Inland und zugleich auf dem Weltmarkte und nimmt auch dort eine sehr angesehene Stellung ein. Sie bezieht Kohlen und ihr Rohmaterial zum weitaus größten Teil vom Ausland und bezahlt dafür große Summen an Frachtkosten. Der Schiffs-transport auf weiten Strecken ist erheblich billiger als per Bahn; so befördern z. B. die Bundesbahnen Massengüter zu 6—7 Cts. per Tonnenkilometer, die deutschen Bahnen zu 4—5 Cts., und wenn die Bahnen auch Spezialtarife gewähren, so können sie doch nie auf die niederen Frachtsätze der Schiffahrt kommen. So kostet

z. B. der Tonnenkilometer von Mannheim nach Basel 2—2,5 Cts. und die Talfahrt nur $\frac{1}{2}$ Cts., und je größer die Entfernung ist, um so mehr sinkt die Taxe, so z. B. die Strecke Rotterdam—Basel würde noch etwa $\frac{1}{2}$ Cts. per Tonnenkilometer kosten. Die Höhe der Frachtsätze spielt eine große, für die Konkurrenzfähigkeit unserer Industrie fast ausschlaggebende Rolle. Der größte Teil ihrer Bedarfsartikel aller Art, besonders aber Eisen und Kohlen, eignet sich für den Wassertransport vorzüglich.

II.

Das Zustandekommen der Großschiffahrt vom Meer, vom Rhein zum Bodensee wird unsere Industrie viel leistungs- und widerstandsfähiger machen in ihrer Stellung im Inland gegen die ausländische Industrie und dann besonders aber im Export, im Wettbewerb im Weltverkehr. Aber auch die Landwirtschaft wird dabei profitieren; die schweizerische Bevölkerung ist schon längst kein in sich abgeschlossenes Kulturvolk mehr. Sie ist auch in dem Maße angewachsen, daß die landwirtschaftliche Produktion unmöglich mehr für ihre Bedürfnisse aufkommen könnte. Sie ist also auf gewerbliche bzw. industrielle Tätigkeit angewiesen, schon aus Gründen der Selbsthaltung, d. h. um kaufkräftig genug zu sein, um, soweit die Produktion unserer Landwirtschaft nicht ausreicht, den Bedarf, und es ist dies ein sehr großer, vom Ausland decken zu können. Dann gilt für unsere Bauern auch der Satz jenes deutschen Nationalökonomens (v. Cidi): „daß in einem stetig im Wohlstand rückgängigen Volke auch die Landwirtschaft das allgemeine Los teilen müßte und viel sicherer zu Grunde gehen würde, als an der Seite einer blühenden, wenn auch in manchen Einzelheiten sie bedrängenden Industrie.“ Hat überhaupt die Landwirtschaft Anlaß zur Klage, seit die Industrie sich vermehrt und vergrößert? Die Beantwortung dieser Frage gehört nun nicht hierher; sie gäbe ein selbständiges und weitreichendes Thema für sich. Ich glaube aber alles in allem genommen ist das Gegenteil der Fall.

Inwiefern sind nun die Befürchtungen und Besorgnisse, welche die Eisenbahnverwaltungen und im besondern die Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen vor der Einführung der Großschiffahrt haben, berechtigt, und ist nicht in der That zu befürchten, daß speziell von der Großschiffahrt in der Schweiz

die S. B. B., von deren Gedeihen und Prosperität unser ganzer Landeskredit in so hohem Maße abhängig ist, schweren Schaden leiden könnten? Um diese Frage richtig beantworten zu können, tut man am besten, die Erfahrungen von anderwärts, wo ähnliche Verhältnisse bestehen, zu Rate zu ziehen, d. h. also sich in der Praxis zu orientieren. Sobald das aber geschieht, so kommt man auch zum Schlusse, das Gegenteil sei der Fall. Gleichzeitig mit der Schiffahrtsentwicklung, gewissermaßen soaar Hand in Hand gehend, hat sich überall anderwärts nebenbei der Eisenbahnverkehr stark gehoben. Die frappantesten Beispiele hat man wieder in Deutschland, in den Rheinstädten und dann auch an Städten, die an schiffbaren Nebenflüssen oder Kanälen liegen. Nirgends ist neben der starken Entwicklung der Schiffahrt ein Rückgang des Eisenbahnverkehrs zu konstatieren; gegenteils eine wesentliche Hebung. Hier möchte ich die Ausführungen des Herrn Baurat Eugenhan, die er in seinem Bericht über die Großschiffahrt in Württemberg anführt, Ihnen mittheilen:

„Es hieß lanqe Zeit: die Schiffahrt hat sich überlebt! Ja, so glaubte man lange und fühlte sich im Recht, wenn man mit ansah, wie der einst so stattliche Verkehr auf den alten Wasserwegen mehr und mehr zurückging und da und dort schließlich ganz aufhörte. Es war freilich kein Wunder, daß der Schiffahrtsverkehr auf den jahrzehntelang in ihrem alten Zustande unverändert belassenen Wasserstraßen nicht gleichen Schritt halten konnte mit dem täglich sich vervollkommnenden Eisenbahnbetrieb. Wer würde auch von einer alten Postkutsche ähnliches verlangen wie von der heutigen Eisenbahn und nicht eher zu einem etwaigen Vergleich das neuzeitliche Automobil heranziehen.

Überall dort, wo sich die Wasserstraßen in gleicher Weise wie die Eisenbahnen den neueren gesteigerten Anforderungen des Verkehrs anpassen konnten, ist ein erfreulicher Ausschlag der anfänglich unterdrückten Binnenschiffahrt eingetreten.

In Süddeutschland, also hier Württemberg, das dem regen Treiben der Binnenschiffahrt ferne steht, kennt ein erheblicher Teil der Bevölkerung die großen Fortschritte, die in den letzten Jahrzehnten auf dem für die Volkswirtschaft so wichtigen Gebiete gemacht wurden, kaum vom Hörensagen. Nur so ist es begreiflich, wenn sich uns immer wieder die Streitfrage entgegenstellt, ob es

denn überhaupt noch ratsam sei, im Zeitalter der hoch entwickelten Eisenbahnen noch künstliche Wasserstraßen zu bauen. Schon unzählige Male ist auf diese Frage geantwortet worden und so möge auch an dieser Stelle wieder ausgesprochen werden, daß die Jahrtausende alte Binnenschifffahrt noch heute eine der bedeutendsten Rollen im Erwerbsleben aller Kulturvölker spielt.

Zum Beweise dieses Ausspruchs sei nur auf die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt verwiesen, welche sich in folgenden Zahlen ausdrückt:

In den 30 Jahren von 1875 bis 1905 hat sich die von der Binnenschifffahrt auf den rund 10,000 Kilometer langen Wasserwegen in Deutschland bewirkte Güterbeförderung von 2,9 Milliarden Tonnenkilometer auf 15,0 Milliarden Tonnenkilometer, also um 415% gehoben, obwohl in diesem Zeitraum die Länge der als Verkehrswege hier in Rechnung zu ziehenden Wasserstraßen so ziemlich gleich geblieben ist. In demselben Zeitraum hat sich dagegen der Eisenbahngüterverkehr bei einer Zunahme der Länge der Bahnen von 26,500 Kilometer auf 54,000 Kilometer von 10,9 Milliarden Tonnenkilometer auf 44,6 Milliarden Tonnenkilometer, also nur um 309% gesteigert.

Daß durch das Vorhandensein leistungsfähiger Wasserstraßen die Eisenbahnen ihrerseits keine Einbuße erleiden, beweist die absolute Verkehrszunahme, welche hier ja immer noch erheblich größer war, als bei den Wasserstraßen, und sich gerade dort in ganz besonders hohem Maße zeigt, wo die Schifffahrt sich entwickeln konnte. Diese feststehende Tatsache sollte genügen, um die Furcht der Staatsbahnen als ungerechtfertigt erscheinen zu lassen. Anfänglich wird ja überall in der Binnenschifffahrt ein unangenehmer Wettbewerb für die Eisenbahnen vermutet, den übereifrige Vertreter der Eisenbahnen am liebsten gar nicht aufkommen lassen möchten. Der erfreuliche Aufschwung der Eisenbahnen neben den Wasserstraßen ist ein beredtes Zeichen für die wirtschaftliche Richtigkeit des Satzes: Nicht Eisenbahnen oder Wasserstraßen, sondern Eisenbahnen und Wasserstraßen. Wenn auch die natürlichen Wasserstraßen und die zeitgemäß gebauten Kanäle durch die Möglichkeit ihres wesentlich billigeren Verkehrs den Eisenbahnen große Verkehrsmengen entziehen, so verschaffen sie umgekehrt dadurch, daß sie eben durch ihre Billigkeit neue Güter verkehrsfähig machen, den Eisenbahnen auf kürzeren, zu den Wasserstraßen

führenden Strecken neue Zufuhr. Jede Entwicklung der Verkehrsmittel vermehrt aber bekanntlich den Umsatz der Güter. Dauernd haben daher die Eisenbahnen durch die Wasserwege nirgends Nachteile erlitten.

III.

Interessant ist es, zu beobachten, daß man in Baden der Rhein-Bodensee-Schiffahrt bei weitem nicht die Befürchtungen für eine Schädigung der Bahnen entgegenbringt, wie bei den S. B. B., wo man doch, nur so ganz generell beurteilt, zugeben müßte, daß die dortigen Interessen viel mehr bedroht wären. Ein Großteil der Güter und Waren, die nach der Schweiz bestimmt sind und heute den Bahnen in Mannheim übergeben werden und sie fruktifizieren, würde nach der Einrichtung der Schiffahrt nach Basel, Schaffhausen und in den Bodensee direkt per Schiff von Mannheim aus fortgeführt. Die badische Regierung stellt sich aber zur Frage der Schiffahrt in den Bodensee nicht abweisend und unfreundlich, sondern im Gegenteil sympathisch und verlangt nur zuvor — wie Rechtens — eine sorgfältige Prüfung, Projektierung, sowie Rentabilitätsberechnung, also bestimmte Ausweise.

Derartigen Untersuchungen aber leistet sie Vorschub und ihre Unterstützung; es ist also anzunehmen, sie habe sich vorgängig die Mühe genommen, diese Fragen auf ihre praktische Lösbarkeit zu prüfen und ist sie dabei zu ganz anderen Schlüssen gekommen als die obersten Behörden der S. B. B. Es besteht für mich kein Zweifel, daß es in der Pflicht und im hohen Interesse der S. B. B. gelegen hätte, diesem neuen wichtigen Verkehrsproblem von Anfang an und ohne Voreingenommenheit alle Aufmerksamkeit zuzuwenden und nicht sich einfach auf den Standpunkt einer — man möchte fast sagen — verächtlichen Negation zu stellen. Der Sprechende, der fest an die Zukunft der Schiffahrt und ihre gute Entwicklung glaubt und von Anfang an Gelegenheit hatte, als kantonaler Vertreter an der begonnenen Aktion der Gründung eines Verbandes mitzumachen, hat es übernommen, im Verwaltungsrat der S. B. B. Interesse zu erwecken für die Schiffahrt, nachdem die Generaldirektion eine stark ablehnende Stellung zur Lösung des Großschiffahrtsproblems überhaupt eingenommen und die Einführung der Schiffahrt ohne weiteres als schädlich für

die S. B. B. bezeichnet hatte. Meine Anregung war, in Berücksichtigung der bekannten Abneigung der Generaldirektion gegen jede Aktion in Sachen, sehr gemäßigt gehalten; sie beschränkte sich darauf, der Verwaltungsrat möchte die von der Generaldirektion kurzerhand vorgeschlagene abweichende Haltung gegenüber der Schifffahrt wenigstens insoweit aufheben, daß er als Mitglied — wie andere Körperschaften — des ostschweizerischen Verbandes an den Projektierungsstudien für die Schifffahrt vom Rhein zum Bodensee sich ebenfalls beteiligen wolle.

Den S. B. B., die ein Budget von jährlich mehreren hundert Millionen Franken haben, wurden gar nicht einmal außerordentliche finanzielle Leistungen zugemutet, sondern lediglich Beteiligung an den Studien und Beiträgen, wie sie etwa von Kantonsregierungen geleistet werden, also jährlich vielleicht einige hundert Franken. Dabei betonte ich im besondern, daß es sich bei den Bestrebungen des Verbandes zurzeit ausgesprochen nur um die Schifffahrt in den Bodensee handle, also um eine Relation, die zweifellos im hohen Interesse selbst der S. B. B. liege, ihr bedeutenden neuen Verkehr bringen müsse ohne irgend welche nennenswerte Konkurrenz zu bereiten.

Etwas anderes wäre es, wenn den S. B. B. zugemutet worden wäre, sich mit der Idee der Schifffahrt ins Innere des Landes zu befassen und sie fördern und propagieren zu helfen; da könnte man es sehr wohl begreifen, wenn sie der Konkurrenz wegen schwere Bedenken hätte; nicht aber wegen der Schifffahrt in den Bodensee, denn die kann ihr nur nützlich sein.

Die Generaldirektion der S. B. B. hatte in einem Bericht an das Eisenbahndepartement und an den Verwaltungsrat der S. B. B. den Standpunkt eingenommen: Die Schifffahrt ist für die S. B. B. nützlich von Italien aus bis in den Langensee, von Frankreich aus bis in den Genfersee und von Deutschland aus auf dem Rhein bis Basel — und ich habe dann die Stellung eingenommen, man müsse doch wenigstens sagen, anstatt bis Basel, bis in den Bodensee. Man hätte dann drei große natürliche Binnenseehäfen je an der Landesgrenze und könnte von dort aus das Landesinnere durchdringen mit den Eisenbahnen. Im Süden den Langensee, im Westen den Genfersee und im Osten den Bodensee! Vergebliche Liebesmühe; der Verwal-

tungsrat wies den Antrag mit großer Mehrheit auf Antrag der Generaldirektion ab, d. h. er wies jede gemeinsame Arbeit und Beratung mit den Schiffahrtsverbänden ostentativ von sich! Das Schicksal meiner Anträge habe ich allerdings schon zum voraus geahnt, aber ich wollte es doch noch darauf ankommen lassen und im Falle der Verwerfung so eine Art Festlegung zum ewigen Gedächtnis veranlassen, denn man wird es in Zukunft kaum mehr begreifen können, wie die Leitung der größten Verkehrsanstalt des Landes jede Anteilnahme am Studium einer so außerordentlich wichtigen neuen Verkehrsfrage entschieden ablehnt. Nicht das Unterliegen mit meinem Antrage an und für sich hat mich dabei geschmerzt, aber die Interessellosigkeit gegenüber einer Verkehrsfrage ersten Ranges, die den Eisenbahnverkehr selbst stark influenzieren und zwar günstig beeinflussen wird. Keine Indiskretion — alles stand in den Zeitungen!

An dieser Stelle soll nun auch wiederholt erklärt werden, was eigentlich die Freunde der Schifffahrt heute vor allem anstreben und betont werden, daß sie nicht etwas verlangen, das gegen die gesunde Vernunft geht, oder als blinde Optimisten nur so dreinfahren wollen. Mit Nichten! Sie verlangen einfach, daß ein Problem, das in andern Staaten schon zum großen Teil gelöst ist und als eine volkswirtschaftlich wichtige und gute Einrichtung sich bereits bewährt hat, in seiner Anwendbarkeit und Wirkung auf die schweizerischen Verhältnisse genau geprüft, studiert werde. Sie sind der Meinung, es wäre eine schwere Unterlassungssünde, wenn man das nicht tun würde; sie sind auch bereit, wenn sich ihre Voraussetzungen als unrichtig erweisen, ihre Bestrebungen einzustellen, so gut als sie sich vornehmen, bei günstiger Beurteilung mit aller Energie für den Gedanken der Großschifffahrt vom Rhein zum Bodensee weiter zu arbeiten.

Glücklicherweise beginnt es aber zu tagen, die Lage klärt sich ab; die Staatsregierungen der Schweiz und von Baden einerseits und die Verbände andererseits sind einig geworden über die Art der Durchführung der Projektierung, der Kosten und Rentabilitätsberechnung. Die nötigen Mittel werden bewilligt. Auch unsere Bundesbehörden haben eingelenkt. Eine gewaltige Förderung werden die Schifffahrtsbestrebungen erhalten durch die gesetzliche Regelung der Schifffahrtsabgaben vom deutschen Reichstag; lange Zeit hielt man eine Erhebung von der-

artigen Abgaben für unheilvoll, ruinös für den Betrieb. Die kluge Mäßigung, welche im Gesetz zur Anwendung gekommen ist, garantiert aber nicht nur das Zustandekommen der Schifffahrt in den Bodensee, sondern sie leistet auch die nötige Gewähr, daß die Abgaben ihr mehr Vorteile bringen als Nachteile. Die Stromregulierung und die bessere Ordnung der Wasserstandsverhältnisse im Bodensee, deren Kosten zum großen Teil aus den Erträgnissen der Abgaben bestritten werden sollen, erleichtern die Schifffahrt und verbilligen sie so wesentlich, daß diese Maßregel in kurzer Zeit als eine vorteilhafte zu bezeichnen sein wird. Die bestimmte Aussicht auf diese Abgabenerträgnisse wird eine mächtige Förderung der Schifffahrt bedeuten und die Verwirklichung beschleunigen. Daß der deutsche Reichstag grundsätzlich der Fortsetzung der Schifffahrt in den Bodensee zugestimmt hat, dürfte schon bekannt sein und damit hat die Sache in realpolitischer Hinsicht eminent gewonnen.

IV.

Gewiß wird die Frage auch stark interessieren: Wenn die Schifffahrt kommt, wird es die jetzige Generation, ich will sagen, ein Großteil der verehrlichen Zuhörerschaft, noch erleben; wird sie noch dabei mitmachen können oder werden das erst unsere Urenkel erleben? Ich glaube, nach dem heutigen Stand der Dinge beurteilt, kann man die Frage bejahen, aber nicht bloß auf die Urenkel. Die Entwicklung war in den letzten zwei Jahren eine überraschend gute; werden doch wahrscheinlich im Laufe dieses Jahres noch Schiffszüge bis Rheinfelden fahren können. Allerdings wird es Geduld, vieler Arbeit und Energie bedürfen und man darf nicht bloß mit wenigen, sondern eine Reihe von Jahren rechnen, bis die großen Schwierigkeiten überwunden sind; aber ich habe für mich doch nachgerade die Überzeugung gewonnen, daß es nicht außer dem Bereiche der Möglichkeit liegt, daß in etwa 15 Jahren, sagen wir einmal bis zum Jahre 1930, Schiffszüge den Rheinfluss passieren, um in den dannzumaligen großen internationalen Binnenseehafen Bodensee einzufahren und ihre Ladungen zu löschen und wieder einzunehmen. In erster Linie wird es abhängen von der weiteren Entwicklung der Erstellung von Wasserwerken am Rhein, jetzt von Rheinfelden weg bis Schaffhausen; diese sind berufen, durch die Wehrbauten und dadurch entstehenden Stauungen der Schifffahrt die Wege zu ebnen.

Schleusenanlagen, an richtiger Stelle angebracht, helfen den Schiffen, fast mühelos beträchtliche Steigungen rasch zu überwinden. Die Bodenseeregulierung endlich wird eine längere Dauer der Schifffahrt sichern und die Niedrigwasserstände des Rheins wenn nicht aufheben, so doch wesentlich vermindern, verbessern. Die neuesten Untersuchungen hierüber ergeben gemäß dem Bericht des eidgenössischen hydrometrischen Büros eine sehr erfreuliche Perspektive. Die Regulierung des Bodensees wird auch allen Wasserwerken am Rhein vorzügliche Dienste leisten und sie wirtschaftlicher und rentabler gestalten.

Eine hochinteressante Frage, mit der sich die Technik zu befassen haben wird, dürfte die Überwindung des Rheinfalles sein und unsere kompetentesten Fachleute sind heute der Meinung, es werde sich eine überraschend günstige Lösung finden lassen. Die Techniker haben sich auch, nachdem sowohl die Behörden als auch die öffentliche Meinung dem festen Willen Ausdruck gegeben haben, eine Verunstaltung des Falles und die Ausnützung der Wasserkräfte nicht weiter zu dulden, völlig mit der neuen Situation abgefunden; allerdings nicht leichten Herzens, denn es tut ihnen doch weh, ein so günstiges Gefälle und die große Wassermenge nicht in so und so viel Pferdekkräfte zu verwandeln. Es ist aber mit Bestimmtheit zu erwarten, daß weder die öffentliche Meinung noch die Behörden sich da etwas abmarkten lassen und der Rheinfall mit Einführung der Schifffahrt nur um eine Merkwürdigkeit bereichert, im übrigen aber nach Ablauf der dort erteilten Konzessionen in der Zukunft sich in der Vollkraft der ganzen Wassermenge als Naturwunder den Besuchern präsentiere. Wasserkräfte gibt es im Rheinlaufe weiter abwärts in Hülle und Fülle und zu günstiger Ausnützung; nirgends aber ein derartiges Naturwunder, das wir die Pflicht haben, der Nachwelt zu erhalten in möglichst elementarer, natürlicher Wirkung.

Und nun der direkte Einfluß der Schifffahrt auf die Stadt, auf den Kanton Schaffhausen; er wird ein guter und wohlthätiger sein und eine ungeahnte Verkehrsvermehrung in jeder Richtung bringen, nach dem alten, bewährten Satze: Jede Verkehrsverbesserung bringt Verkehrsvermehrung, und da hat vielleicht die Schifffahrt vor der Eisenbahn noch den Vorzug der langsameren Bewegung, es geht alles nicht so im Fluge vorbei, es wird noch eher etwas hängen bleiben. Schaffhausen wird durch die Großschifffahrt in den Bodensee vermöge

seiner günstigen Lage und auch verschiedener natürlicher Hemmnisse wegen große Vorteile davon tragen. Das Zustandekommen der Randenbahn und in der Folge der Schifffahrt werden für die Stadt eine Wirkung haben, die sich heute noch nicht voll abschätzen läßt.

Immerhin wird man nicht weit abwegig sein mit der Annahme, die Stadt werde in der Zeitrechnung etwa 1930 bis 1940 an Ausdehnung sich erstrecken bis nach Herblingen, Neuhausen und Buchthalen, d. h. diese Dörfer werden innert der nächsten 30 Jahre ihre Angliederung an die Stadt Schaffhausen finden; die dannzumalige Einwohnerzahl dürfte wohl auf 35–40,000 Seelen zu bemessen sein. Wo die Hauptstadt zur Landschaft so glücklich zentral gelegen ist, wie dies im Kanton Schaffhausen zutrifft, wird die Zunahme ihrer Bedeutung und Blüte immer auch eine günstige Wirkung auf die Landschaft und die Landwirtschaft naturgemäß fast ganz proportional zur Folge haben. „Zukunftsmusik“ oder vielmehr blinder Optimismus wird mir vielleicht ein nicht kleiner Teil der verehrlichen Zuhörerschaft entgegenen; ich glaube aber: Nein, wenn einigermaßen die Voraussetzungen: Zustandekommen der Randenbahn und die Einführung der Schifffahrt, zutreffen, so trifft auch die Folgerung zu. Daher meine ich, sollten sowohl Staat als Gemeinden ihre Politik nicht in eng gezogenen Linien betreiben, sondern stetig fortschrittlich die weitere Entwicklung in der Hand zu behalten suchen. Ich möchte da im besondern mit Rücksicht auf den Rheinfall und seine in Zukunft eher noch wachsende Bedeutung für Schaffhausen ernstlich darauf hinweisen, welche Interessen in erster Linie Neuhausen und die Stadt, dann aber auch der Staat als Besitzer eines wundervollen Parkes und einer prächtig gelegenen Domäne dort haben, die Umgebung nie und nimmer der Zerstückelung zu überlassen, sondern der Öffentlichkeit zu erhalten. Es kommt mit Bestimmtheit die Zeit, wo der Grundbesitz dort große Werte repräsentiert und diese Zeit ist nicht so ferne, daß gegebenenfalls nicht ein Einsatz gewagt werden dürfte.

Welche Rheinstrecken könnten dann wohl am ehesten in Betracht fallen, als Hasenplätze bei Einführung der Großschifffahrt in Schaffhausen bezw. Neuhausen? Ich vermute, daß als erstklassiger Hasenplatz für die Eisenbahnverfrachtung und die Zufuhr an die Industrieplätze in Schaffhausen, welche mit Anschlußgeleise versehen sind,

die Strecke unterhalb des Flurlingersteiges bis gegen die Badeanstalt Neuhausen in Betracht fallen müßte und zwar wegen der günstigen Beziehungen zum Bundesbahnhof Neuhausen — dannzumal wohl Südbahnhof Schaffhausen. Man müßte sich oberhalb der Eisenbahnbrücke Neuhausen ein Stauwehr denken, um die über den Rheinsfall hinauf geschleusten Schiffe dort ins stille Wasser auszuweisen zu können. Durch diese Wehranlage würde ein Rheinhafen geschaffen bis zur Tonwarenfabrik, in dem sich die Verladung der Güter vorteilhaft abspielen könnte. Der zweite Hauptplatz Schaffhausens und vermutlich der große Kreuzungspunkt der vom Bodensee berg- und talwärts fahrenden Schiffszüge wäre von der jetzigen Schifflande beim staatlichen Güterhof aus aufwärts anzunehmen; es sind dies natürlich zurzeit Vermutungen, Voraussetzungen, für welche immerhin viele Gründe sprechen. Daß unsere schöne Seestadt Stein von der Schifffahrt viel profitieren würde, braucht nicht erst besonderer Beweise.

Meine Herren! Sie haben wohl auch die Leuzingerische Studie über die Gestaltung der Schifffahrt vor einiger Zeit in der „Zürcher Zeitung“ gelesen; sie supponiert kurzer Hand die Umgehung von Schaffhausen. In Rüdlingen würden die Schiffszüge vom Rhein weggeleitet und kämen erst wieder bei Langwiesen in den Strom.

V.

Darauf muß man sich natürlich gefaßt machen, daß noch viele Projektstudien über die Lösung dieser Probleme entstehen, und das ist an und für sich auch nicht gefährlich; die Frage der Lösung dieser Probleme, welche die Einrichtung der Schifffahrt zum Bodensee bietet, ist ja überhaupt für den mit Phantasie begabten Techniker ein wunderbares Freispiel, wenn ich mich so ausdrücken darf; schließlich wird mancher gute Gedanke austauschen. Dagegen halte ich zweierlei für völlig ausgeschlossen: erstens daß Schaffhausen je abgefahren werden dürfe und zweitens daß der Rheinsfall nur noch so für besondere Anlässe oder bloß zeitweise für einige Stunden oder halbe Tage als Naturwunder vorgeführt werde. Die kantonalen Hoheitsrechte dürften zur Abwehr derartiger Gelüste immer noch ihre guten Dienste tun, auch bei der endgültigen Ordnung dieser wichtigen Fragen wirtschaftlicher und ästhetischer Natur. Unsere Miteidgenossen im Kanton St.

Gallen und Graubünden versprechen sich von der Einführung der Großschiffahrt zum Bodensee eine mächtige Förderung des Splügenbahnprojektes, einer Variante der zur Zeit viel besprochenen Ostalpenbahn, für die sich der Bund wiederholt verpflichtet hat. Wenn wir die Schiffahrt besprechen, können wir die Eisenbahnen dabei nicht ganz ausschalten, weil sie sich gegenseitig stark influenzieren; das wichtigste Bahnprojekt für Schaffhausen ist natürlich die Randenbahn. Sie kollidiert in keiner Weise mit der Schiffahrt, wohl aber sind beide von hervorragender Wichtigkeit für Stadt und Kanton und daher war auch die öffentliche Stellung hiezu nie fraglich.

Etwas anders dürfte aber die Stellungnahme Schaffhausens zur Splügenbahn aussehen, weil die Studien der S. B. B. hierüber ergeben haben, daß der Bau derselben — wenigstens als Privatunternehmen gedacht — die S. B. B. in hohem Maße schädigen würde durch Konkurrenzierung der Gotthardlinie. Es ist anzunehmen, daß ein sehr großer Teil des deutschen und italienischen Verkehrs von der Gotthard- auf die Splügenreise übergehen würde, die nur eine verhältnismäßig kurze Strecke die S. B. B. benützt. Die schweizerischen Bahnbehörden sind der Ansicht, die Schädigung wäre eine derartige, daß geradezu der Landeskredit gefährdet würde. Deshalb sind auch die leitenden Kreise heute der Meinung, es könne keine Rede davon sein, daß zur Zeit eine Konzession für eine Ostalpenbahn erteilt werde; nur der Bund dürfe eine solche erstellen und betreiben, und bevor man hierüber bindende Beschlüsse fasse, sei eine weitere Klärung der Situation notwendig. In den nächsten sechs bis acht Jahren werde man so weit kommen, um dann mit dem Bau einer Ostalpenbahn — sei es Splügen oder Greina oder Bernardino — beginnen zu können und zwar als eines Unternehmens der Bundesbahnen. Aus der Presse sickert eine derartige Lösung mehr und mehr hindurch und man wird nicht umhin können, ihr beizupflichten. Mit einer solchen erneuten und präzisierten Zusicherung sollten sich auch die St. Galler und Bündner befriedigt erklären können, die letzteren umso mehr, als sich der Kanton Graubünden in den letzten zehn Jahren wirtschaftlich mächtig gehoben hat unter dem günstigen Einfluß der rätorischen Bahnen, an welche der Bund große Subventionen bereits geleistet hat. Für den Fall, als der Bund in der Folge zum Bau der Splügenbahn kommen sollte, was

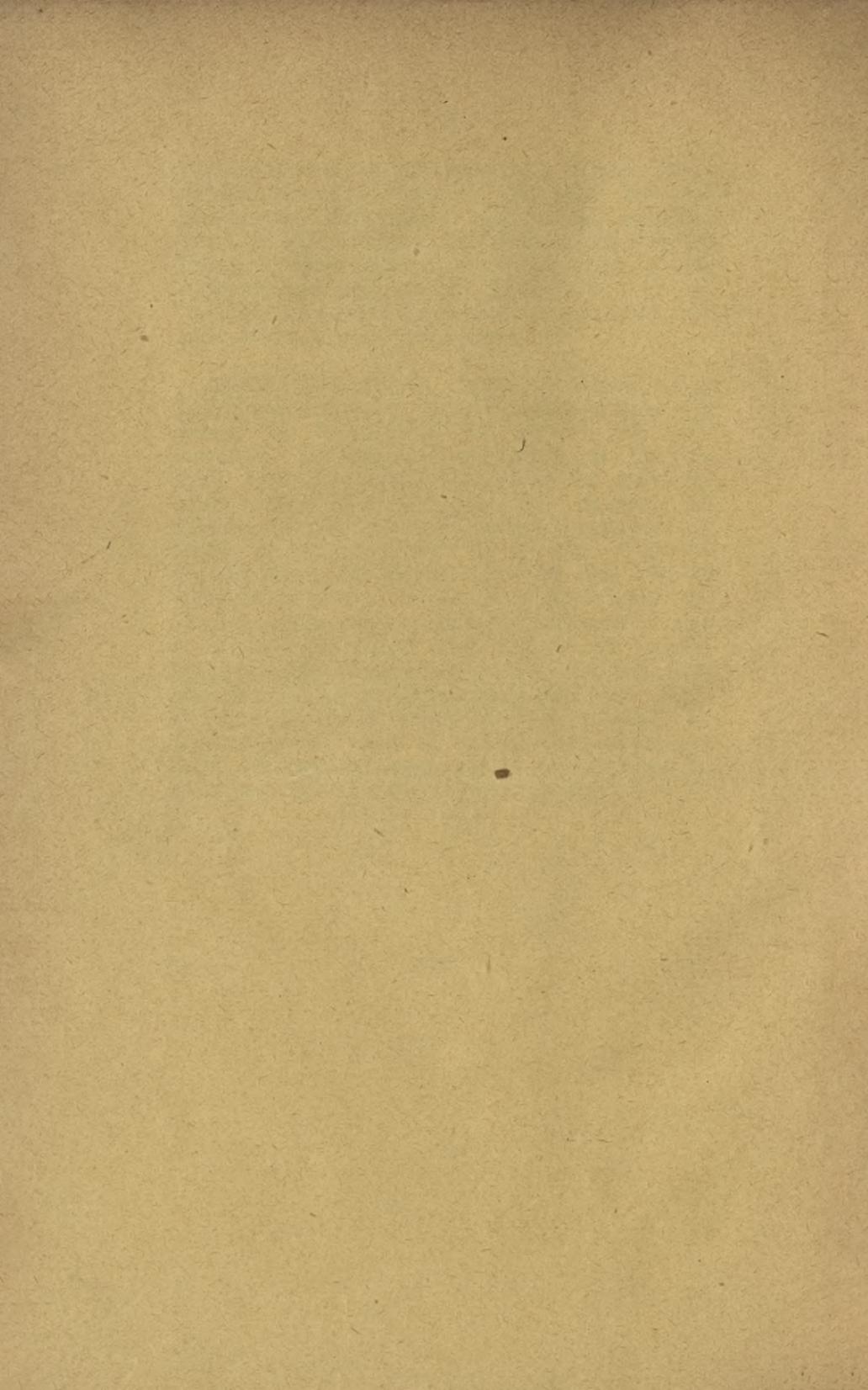
ja eigentlich das natürliche wäre, wäre die Randenbahn im besonderen geeignet, einen bedeutenden Teil des Verkehrs nach dem Osten und Italien beizubringen und die Splügenlinie für die S. B. B. gewinnreicher zu gestalten. Vom Standpunkte Schaffhausens aus dürfte also dem Zuharten bezüglich des Entscheides in der Ostalpenbahnfrage und der Erklärung, daß sie nur Bundesbahn sein könne, das Wort entschieden zu reden sein. Die Eröffnung der Schiffahrt zum Bodensee und der Ostalpenbahn als Bundesbahnlinie würden dann zeitlich ungefähr zusammentreffen.

Meine Herren! Eine Resolution irgendwelcher Art möchte ich nicht vorschlagen, dagegen gestatte ich mir noch darauf aufmerksam zu machen, daß die Lösung der Frage der Bodenseeschiffahrt immer als eine ganz selbstständige Angelegenheit zu behandeln ist, wenn sie rationell, großzügig und rasch ihre Erledigung finden soll. Mit andern Worten: man muß sich hüten, sie mit weiteren Schiffahrtsprojekten zu verquicken, z. B. mit den westschweizerischen Plänen der Schiffahrt von der Rhone zur Aare und in den Rhein. Währenddem die erstere, die Schiffahrt zum Bodensee, nur einen großen Binnenseehafen an der Peripherie des Landes schaffen will und den S. B. B. nur Nutzen bringen kann, bedeuten die westschweizerischen Bestrebungen bereits die Schiffahrt ins Landesinnere und sind in ihren Wirkungen voraussichtlich von erheblichem Nachteil durch die Konkurrenzierung der S. B. B. Die Frage aber, ob man in der Schweiz mit der Großschiffahrt auch ins Innere des Landes gehen soll, dürfte zweckmäßigerweise erst in späterer Zeit ihre Beantwortung erfahren, d. h. wenn die Rhein-Bodensee-Schiffahrt eingeführt ist und prosperiert. In den nächsten 10—15 Jahren wird auch zu rechnen sein mit der durchgeführten Elektrifikation der Bundesbahnen. Schon heute besteht die große Wahrscheinlichkeit, daß der Betrieb ein billigerer sein wird als mit der Dampflokomotive, und da wird es sich dann sehr fragen, ob die ungeheuer großen Kosten der Schiffahrt ins Innere des Landes — in die Schweiz — nicht überhaupt unrentabel seien, d. h. also, ob nicht der Verkehr im Innern den Eisenbahnen überlassen bleiben sollte. Für die Rhein-Bodensee-Schiffahrt treten die ganze Nord- und Ostschweiz, sowie alle Bodensee-Uferstaaten entschieden ein und sie wird als selbständiges

Unternehmen am sichersten und besten durchgeführt werden können. Wir sollen den westschweizerischen Bestrebungen nicht feindlich gegenüberstehen, sie nicht hindern in ihren Plänen, aber auch keine Allianz mit ihnen eingehen, sondern unentwegt und ohne Abschweifungen festhalten am Projekt der Großschiffahrt vom Rhein zum Bodensee. Nur dann wird man auch zum Ziele gelangen.

Verehrte Versammlung! Ich bin am Schlusse meiner Ausführungen angelangt und Sie werden mir das nicht zürnen, denn sie gestalteten sich nach und nach etwas langatmig. Der Vortrag hätte eigentlich, wie schon bemerkt, durch den Verbandspräsidenten Dr. Hautle gehalten werden sollen und zwar schon im Laufe des Winters; er war aber dann verhindert und hat mich ersucht, für ihn einzutreten. Da Sie schon öfters Gelegenheit hatten, von weitaus berufenerer Seite über die Schiffahrt zu hören, z. B. von Herrn Gelpke selbst, habe ich mir vorgenommen, um nicht einfach in Wiederholungen zu verfallen, das Thema heute mehr so vom spezifisch schaffhauserischen Standpunkt zu behandeln und mehr nach der praktischen als schiffahrtstechnischen Seite. Wenn Sie nun auf Grund meines Berichtes mir dann die Diagnose stellen, so bitte ich um ein etwas nachsichtiges Urtheil; ich kann nur sagen, daß es wenigstens gut gemeint war, was ich Ihnen vorgetragen habe.





15.00

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351776

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000309183