Verbandsschrift No. 8 des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee in Goldach.

Die Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Konstanz

vor dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt

in der Sitzung des grossen Ausschusses desselben vom 7. November 1910, in der Handelskammer in Berlin.

I. Referat Dr. Hautle-Hättenschwiller, Präsident des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee über „*Die Bedeutung der Rhein-Bodensee-Schiffahrt,* vom Schweizerischen Standpunkte aus betrachtet".

Die praktische Anschauung vom Betriebe, von den Einrichtungen und vom Nutzen der modernen Grossschiffahrt fehlt im allgemeinen in der Schweiz. Dagegen genügt die Tatsache, dass die umliegenden Staaten mit einem Kostenaufwande von über 4 Millionen Mk. ihre Wasserstrassennetze auszubauen und durch die Schweiz hindurch zu verbinden sich bemühen, um die allgemeine Aufmerksamkeit auf diese Probleme zu richten. Es kann vorweg festgestellt werden, dass über ihre ganz aussordentliche Bedeutung für die Schweiz keine Zweifel bestehen. Auch beginnt man in den weitesten Kreisen das schiffbar zu machende Rheinstück Basel-Bodensee als das zentrale Bindeglied der kontinentalen Schiffahrtsnetze des Rheins, der Donau, der Seine, Loire und Rhone zu erfassen.

Aber dennoch ist bei der Presse und den grossen Parteien des Landes, bei Volk und Behörden eine grosse Zurückhaltung zu beobachten. Ein freudiges, selbsttätiges Mitwirken will nirgends recht aufkommen. Die ganze Bewegung ruht noch auf den Schultern der Schiffahrtsverbände. Die Zweifel an der technischen Durchführbarkeit des Projektes und an seinen verhältnismässig sehr niedrigen Kosten sind verschwunden. Gegenüber den mannigfach widerlegten Bedenken der Schweizerischen Bundesbahnen ist in Bezug auf die Rhein-Bodenseeschiffahrt eine Beruhigung der öffentlichen Meinung eingetreten, noch nicht aber hinsichtlich der weitern Fortsetzung derselben ins Innere des Landes hinein. Was dagegen hauptsächlich beunruhigt, ist die undefinierbare Haltung Deutschlands und seiner beteiligten Bundesstaaten bezüglich der Aufnahme der Schweiz unter die vertragsschliessenden Staaten der Rheinschiffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt sowie über die Behandlung der Schweiz in der Abgabenfrage, die Ungewissheit der internationalen Regelung der modernen Postulate der Wasserwirtschaft. Man versteht nicht, dass man deutscherseits die wiederholt gefallene Behauptung aufstellen kann, die Schweiz habe an der Rhein Bodenseeschiffahrt das allergrösste und hauptsächlichste Interesse und dass überhaupt schon in diesem Stadium beständig die Finanzierungspolitik in den Vordergrund gestellt wird.

Der Internationale und der Nordostschweizerische Verband für Rhein-Bodenseeschiffahrt ersuchen deshalb Sie und den deutsch - österreichisch - ungarischen Schiffahrtsverband angesichts der eingetretenen Krisis mit aller Tatkraft dafür einzustehen, dass die an unserem Projekte interessierten sämtlichen Staaten an der Förderung und baldmöglichsten

Verwirklichung der Rhein-Bodenseeschiffahrt mitarbeiten und zur natürlichsten Erreichung dieses Zweckes für die baldige Aufnahme von Oesterreich, Württemberg und der Schweiz unter die Kontrahenten der Rheinschiffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt Sorge tragen. Wir müssen nämlich mit der Befürchtung rechnen, dass die Schweiz erst auf Grund der Erfüllung dieser Voraussetzungen der Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Bodensee zustimme und die auf Grund verbindlicher Kostenvoranschläge und einer objektiven wirtschaftlichen Begutachtung angebrachtermassen auf sie entfallenden Beiträge leisten werde.

Bevor die völker- und staatsrechtlichen Konsequenzen der Schweizerischen Binnenschiffahrt näher erörtert werden, müssen wir uns gestatten, Sie über die vorläufige Differenzierung der Schweizerischen Verkehrsinteressen in zwei grosse Gruppen, über die Binnenschiffahrt der Schweiz und ihre wasserwirtschaftlichen Aufgaben zu orientieren:

Die an den Gotthard- und Lötschberg-Simplonbahnen interessierten Kantone erkennen schon jetzt immer deutlicher, dass diese beiden Verkehrsanstalten an der Rheinschiffahrt bis Basel eine neue starke Alimentationsquelle erhalten. Die französische Verkehrspolitik, den Nord-Süd- und Nord-West-Süd-Verkehr aus den niederländischen und französischen Häfen von den deutschen auf die französischen Bahnen durch das Einfallstor der Münster - Grenchen - Lötschbergbahn dem Simplon zuzuführen, ist tatsächlich durch die wesentlich billigere Verfrachtung auf der Rheinroute bis Basel und von hier per Bahn durchkreuzt. Sie ist vereitelt trotz den leider noch heute bestehenden unverständlichen und völkerrechtswidrigen Verkehrshindernissen auf der Rheinstrecke Strassburg-Basel.

Aber noch mehr. Auch die durch Subventionen der Hafenverwaltung Marseille unter die Selbstkosten herabgesetzten Ausnahmetarife der Marseille-Lyon-Schweizerlinie sind in bezug auf Massengüter für den Verkehr mit der Schweiz der Ausschaltungsgefahr nahegerückt.

Es ist nämlich diesen Sommer in den Lagerhäusern von Morges (nebenbei gesagt dem Einmündungspunkte des den Neuenburger- mit dem Genfersee verbindenden Entreroche-Kanals), welche bekanntlich der schweizerischen Einfuhr von Marseille und Lyon her dienen, die höchst auffallende Erscheinung beobachtet worden, dass die Güter aus den Nordseehäfen, besonders Getreide, sogar zu noch billigeren Frachtkosten magaziniert wurden, als sie sich von Marseille her stellen. Der amtliche Untersuch hat ergeben, dass diese niedrigen Frachtkosten ausschliesslich der Wasserverfrachtung jener Güter auf dem Rhein bis Basel zuzuschreiben sind.

Diese Tatsachen, welche die Handelskammern von Lyon und Marseille, sowie die französischen Bahnverwaltungen in eine nicht geringe Bestürzung gebracht haben sollen, sind für die Nordseehäfen, den ganzen rheinischen Schiffspark, sowie für die deutschen Interessen überhaupt von ganz ausserordentlicher Tragweite.

Die Hinterlandgrenze der Nordseehäfen ist gegenüber den von den Mittelmeerhäfen Genua und Marseille per Bahn anlangenden Transporten dank der Rheinschiffahrt bis Basel um mehr als 100 Kilometer weiter nach Süden vorgerückt. Die Ausgleichsgrenze für die Frachten befand sich bisher auf der Linie Solothurn-Olten-Zürich und sie befindet sich heute dank der erst noch primitiven Schiffahrt bis nach Basel auf der Linie Genfersee-Wallis-Gotthard. Das Hinterland der Nordseehäfen hat also von den grossen Lagerhäusern in Genf, Morges und Brunnen Besitz genommen. Damit dürfte gleichzeitig anzunehmen sein, dass auch die direkte Verbindung Frankreichs mit Italien durch den Mont-Blanc-Durchstich wegen des Mangels einer verfügbaren, dem Rhein adäquaten Grosswasserstrasse für den von Norden und Nordwesten herkommenden Verkehr wirksam und dauernd konkurrenziert ist. Die Folge wird ein heute noch ungeahnter Aufschwung der Schiffahrt nach Basel sein. Anderseits werden allerdings die Bestrebungen für den Bau der Rhone-Aare-Verbindung französischerseits und die Schiffbarmachung der Aare vom

Rheine bis zum Neuenburgersee schweizerischerseits energischer einsetzen.

Dass die Rhein - Rhone - Verbindung schweizerischerseits an praktischer Gestaltung zunimmt, mag daraus hervorgehen, dass die sämtlichen baufertigen Projekte an die Association Suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin schon im Sommer 1911 abgeliefert werden müssen. Demgegenüber konnten am Rheine wegen der uns von Seite Badens bereiteten Schwierigkeiten die Detailprojektierungen bis heute, soweit der Rhein Landesgrenze ist, noch nicht einmal vergeben werden. Wir haben damit die Priorität in der Bauprojektierung bereits verloren. Der Vollständigkeit halber sei noch angefügt, dass durch die Kanalisierung der Nebenflüsse der Aare (der Aare von Bern bis Thun, der Reuss und der Limmat) der Wasserweg bis Thun, Flüelen und Zürich-Wallenstadt, also direkt bis an die drei Alpendurchstiche gemacht werden kann. Diese Projekte werden in Verbindung mit den Abflussregulierungen des Thuner-, Brienzer-, Vierwaldstätter-, Zürich- und Wallensees bereits studiert.

Die zweite Interessengruppe umfasst die ostschweizerischen Kantone, die zusammen mit Süddeutschland und Vorarlberg die möglichst beförderliche Fortsetzung der Rheinschiffahrt bis in den Bodensee und die Abflussregulierung des Bodensees verlangt. Wir stützen uns dabei auf die Erkenntnis, dass dem Wasserwege nach dem Bodensee grosse neue Schwierigkeiten erwachsen, wenn die Schiffbarmachung der Aare vorher in das Baustadium eintreten würde. Die Bodenseeabflussregulierung gehört deshalb notwendig zum Gesamtprojekte, weil dadurch die auf der genannten Rheinstrecke für die Durchführung der Schiffahrt notwendigen Kraftwerke billiger, rentabler und bälder gebaut und die ganze Rheinzone durch die Verbesserung der Niederwasserstände für das Projekt gewonnen werden kann.

Der vorbildliche Eifer, mit dem Baselstadt weitblickend und weitherzig für die Rhein-Bodenseeschiffahrt einsteht, stellt Mannheim und besonders Strassburg in den Schatten. Es erkennt, dass seine Schiffahrt erst durch die aus dem grossen Einzugsgebiete am Bodensee entstehenden Rückfrachten ökonomisch gebunden wird. Dennoch aber stehen Süddeutschland, Vorarlberg und die Ostschweiz in Anbetracht der französisch-westschweizerischen Bestrebungen vor einer gewissen Gefahr. Baden droht, die der Schiffahrt auf der Strecke Strassburg-Basel künstlich entgegenstehenden Hindernisse erst dann zu beseitigen, wenn die Schweiz dem Ausbau der Wasserstrasse Basel-Bodensee zustimme und sich an den Kosten im Umfange ihrer Interessen beteilige. Die Schweiz dagegen scheint ziemlich geschlossen auf dem Standpunkte zu stehen, dass zuerst die Rechte der Schweiz auf die Rheinschiffahrt klar anerkannt und festgestellt werden. Zur Lösung dieser Divergenz ist Ihre Mithilfe nötig, denn es stehen damit auch wesentlich deutsche Interessen in Frage.

Dass aber im übrigen die Schweiz mitzuwirken bestrebt sein wird, beweisen zwei Tatsachen. Einmal der Umstand, dass die Schweiz an die Mehrkosten der Grossschiffahrtsschleuse in Augst-Wyhlen freiwillig Fr. 300,000 geleistet hat, obwohl die Grossh. Bad. Regierung keinen einzigen Pfennig daran bezahlte. Sodann ist der wiederholt gesetzlich garantierte Ostalpenbahndurchstich in seiner Rentabilität geradezu bedingt durch die Grossschiffahrt nach dem Bodensee. Wenn jedoch die Rhein-Bodenseeschiffahrt nach ihrer natürlichen Prädestination die Basis für die gesamte schweizerische Verkehrsentwicklung werden soll, so ist es eine dringendste Notwendigkeit, dass Deutschland in jeder Beziehung loyal und ohne Verschleppung dazu Hand bietet. Denn der Rhein als die leistungsfähigste Wasserstrasse der Welt ist wohl imstande, schon jetzt, ohne die weitern internationalen Anschlüsse, für die sämtlichen drei schweizerischen Alpendurchstiche genügende Güteralimente zu besorgen. Kommen erst noch jene Anschlüsse an die Atlantischen, Mittelmeer-, sowie die Häfen am Schwarzen Meere dazu, so wird der Rhein der mächtige Stamm am kontinentalen Baume der Binnenschiffahrt werden und bleiben.

Im aufsteigenden Lichte dieser internationalen Verkehrsentwicklung hat sich die Schweiz vermöge ihrer Lage und ihres

Wasserreichtums die an sie herantretenden Aufgaben, ihre Pflichten und Rechte klar und konsequent vorzuzeichnen. Es kann dies je nach dem rechtzeitigen Entgegenkommen der einzelnen Nachbarländer nach der einten oder andern Richtung hin und mehr oder weniger geschehen. Dabei steht aber ausser Zweifel, dass eine grosse Gefahr im Verzuge liegt, denn die Anlage der Talsperrenbauten im Hochgebirge und in den Voralpen, die Fragen der Waldkultur, die sämtlichen Seenregulierungen, die Akkumulierungen für die Elektrifizierung der Schweizerischen Bahnen, der Bau von grossen Kraftzentralen und andere international wichtige wasserwirtschaftliche Probleme befinden sich teils im Studium und teils in Ausführung. Das Wahlrecht und die Zweckbestimmungen für den Bau dieser Anlagen stehen der Schweiz allein zu. Da mehr als zwei Drittel des schweizerischen Gesamtareals in das Einzugsgebiet des Rheines fallen, sind alle dieseMassnahmen für die ausgleichende Wasserführung des Rheines von der allergrössten und bleibenden Bedeutung. Die Zahl der Schiffahrtstage kann je nach der Wasserwirtschaftspolitik der Schweiz nach fachmännischen Berechnungen auf über 300 erhöht werden. Zudem bilden der vorläufige Einbau von Häuptern für die Grossschiffahrtsschleusen in die Kraftwerkwehre an schiffbaren und schiffbar zu machenden Flüssen sowie die pendente zweckmässige Gestaltung des schweizerischen Wasserrechtes Fragen, welche in ihrer Bedeutung weit über die Grenze des Landes hinausgehen.

Unser Verband hat bisher für die Wahrung und Förderung all' dieser Interessen für die Schiffahrt das denkbar Mögliche getan. Auf seine Initiative hin ist der sich über die ganze Schweiz erstreckende Wasserwirtschaftsverband gegründet worden, dessen grosszügiges Arbeitsprogramm die harmonische Förderung aller wasserwirtschaftlichen Nutzungsinteressen, auch der Schiffahrt, zum Zwecke hat. Die Behörden des Bundes, der Kantone, die grossen Kraftwerke, die elektrische Industrie und die Schiffahrtsverbände wirken in ihm zur gemeinsamen Arbeit zusammen. Aber auch diese wasserwirtschaftlichen Bestrebungen stossen bei unsern Behörden begreiflicherweise auf eine abwartende Haltung.

Es bleiben daher noch die stromrechtlichen Verhältnisse der Schweiz sowohl in bezug auf den Rhein bis zur Nordsee, als auch in bezug auf die Strecke Basel-Bodensee und die schweizerische Binnenschiffahrt kurz näher zu untersuchen. Die rechtliche Bedeutung einer sorgfältigen internationalen Regelung dieser Verhältnisse ist um so grösser für die Schweiz, je mehr internationale wirtschaftliche Interessen dabei zur Geltung gelangen. Wenn die Schweiz die Ordnung dieser Verhältnisse zur Vorfrage für ihre Stellungnahme zur Binnenschiffahrt verstellt, so ist das um so begreiflicher und berechtigter, als auch die Folgen der schweizerischen Binnenschiffahrt, die sich in der zentralen Mitte des kontinentalen Wasserstrassennetzes befindet, über ihr autonomes Gebiet hinausragen.

Es wäre ein idealer Zustand, wenn für den ganzen Rhein und seine Zuflüsse der naturrechtliche Satz der Kapitulation Kaiser Karls des VI. von 1711 gelten würde: „Kein Stand soll in seinem Gebiete in diesem Flusse (Rhein) eigenmächtig etwas vornehmen, welches die Schiffahrt desselbigen verhindern oder den übrigen Ständen den Gebrauch dieser göttlichen und natürlichen, ihnen insgesamt geschenkten Wohltat entziehen könnte.“ Das Stromrecht hat aber inzwischen Rückschritte gemacht und es kostet die grösste Mühe, bis es wieder zu diesem Standpunkte fortgeschritten ist.

Das stromrechtliche Grundgesetz bildet noch immer die Wiener Kongressakte von 1815. Darnach sind die, mehrere Staaten trennenden oder durchfliessenden Flüsse, ähnlich dem Meere frei. Sie stehen dem Handel aller anerkannten Staaten offen und es soll dieser Transithandel nicht durch Zölle belastet werden. Als freie Wasserstrassen für alle Völker gewähren sie den an dieselbe anstossenden Binnenstaaten den freien Ausweg ans offene Meer. Dieser Grundsatz ist auch durch verschiedene modernrechtliche Anwendungen anerkannt worden. Die Schweiz muss nun Gewissheit haben, dass diese Freiheit der Schiffahrt nicht zu ihrem Schaden beschränkt werde, damit die schweizerische Binnenschiffahrt kein tot-

geborenes, sondern ein lebenskräftiges Kind werden kann.

a) Die Rechte der Schweiz auf die freie Schiffahrt auf dem Rhein von Basel bis zur Nordsee stützen sich auf die Artikel 108, 109, 111 der Wiener Kongressakte und die angehängten Spezialreglemente für den Rhein. Diese Bestimmungen sind allgemein europäischen Charakters, unkündbar und allgemein verbindlich. Sie haben die Wirkung, dass schweizerische Schiffe unabhängig von der Gesetzgebung Deutschlands und der Niederlande mit Heimatrecht an Bord auf dem Rheine verkehren können. Die Schweiz hat auf diese ihr zukommenden Rechte nie verzichtet Derogierende oder abändernde Vereinbarungen bestehen nicht. Sie kann, gestüzt auf die Rechtsnorm, dass Uferstaaten von schiffbaren Flüssen zur Mitwirkung bei der Regelung der Schiffahrt auf diesen Flüssen berufen sind, und vermöge ihrer Qualität als Rheinuferstaat die Aufnahme in die Rheinschiffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rhein-Schiffahrt verlangen. Die Freiheit und Mitverwaltung der Rheinschiffahrt muss ihr in dem Rahmen, in welchem sie als allgemeines Völkerrecht gelten, vertraglich zugesichert werden.

Die geltenden revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 sind nun in ihrem wesentlichen Inhalte nichts anderes als die in den Kongressakten vorgesehenen Ausführungsverträge. Als solche sind sie aber im Vergleiche zum Grundgesetze der Kongressakte teils unvollständig, teils ungültig und teils streitig:

aa) *Unvollständig*, weil die Schweiz unter den Kontrahenten fehlt, obwohl im Wiener Reglemente der Anfangs- und Endpunkt des international freien Rheines ausdrücklich nach Basel verlegt ist. Die Schweiz hat daher ein dem Grundgesetze immanentes Recht an allen vertraglichen und verwaltungsrechtlichen Akten in bezug auf jenes Rheinstück teilzunehmen und zwar mit der Massgabe, dass dasselbe durch das akzessorische Recht der Rheinschiffahrtsakte nicht verkürzt werden darf. Nebenbei bleibt hier noch zur weitern rechtlichen Ausscheidung festzustellen, dass der völkerrechtlich freie Rhein an der Schweizergrenze aufhört.

bb) *Unzulässig* ist es, dass das in Artikel 1 der Rheinschiffahrtsakte aus dem Grundgesetze herüber genommene freie Transportrecht aller Nationen durch die Artikel 15 und 22 wesentlich eingeschränkt und in völlige Abhängigkeit von einigen Uferstaaten gebracht werden will. Es wird nämlich die Schiffahrt darnach nur gestattet, wenn ein Uferstaat das Schifferpatent und den Schiffsattest ausgestellt hat. Diese Artikel 15 und 22 sind ungültig und haben für die Schweiz keine rechtliche Wirksamkeit. Die nunmehr praktisch wichtig werdende Frage, ob auch die Schweiz Schiffsatteste und Schifferpatente für die fragliche Rheinstrecke erteilen könne, ist daher zu bejahen. Dagegen bedarf auch dieses Recht zu seiner praktischen Ausführung der Anerkennung.

cc) *Streitig* ist es bekanntlich, ob der Transit nach der Schweiz mit Abgaben belastet werden dürfe oder nicht, da Artikel 3 der Rheinschiffahrtsakte Befahrungsabgaben überhaupt und Artikel 7 daselbst die Erhebung von Durchgangsgebühren verbietet. Wenn auch im Wiener-Reglemente von 1815 die Erhebung von Durchgangszöllen nicht ausdrücklich untersagt ist, so ist doch nicht zu bestreiten, dass die Aufhebung der Binnenzölle gerade den Hauptzweck der völkerrechtlichen Schiffahrtsnormen bildete. Auch der erste Abgabenentwurf sieht desshalb für den Transit nach der Schweiz Abgabenfreiheit vor. Der neueste Entwurf nun stellt allerdings bezügliche Verhandlungen mit Oesterreich und den Niederlanden, merkwürdigerweise aber nicht mit der Schweiz in Aussicht.

Was nun aber die Revision von Art. 54 R. V. und das Deutsche Abgabengesetz im weitern betrifft, so ist das eine innerdeutsche Angelegenheit, in welche wir uns nicht einzumischen haben.

Nach dem Gesagten ergibt sich aus der heutigen Verkehrslage und aus den allgemein gültigen Grundsätzen der Wiener Kongressakte der klare und wohl unanfechtbare Anspruch der Schweiz „auf Adhäsion an die Rheinschiffahrtsakte“.

Zum gleichen Schlusse kommt auch Prof. Dr. Max Huber in seinem Aufsatze „Schweizerische Wasserwirtschaft und internationales Recht“ in der Zeit-

schrift: Schweizerische Wasserwirtschaft I. Jahrg. 1908, Heft 4, 5 und 6.

Der Schweiz würden übrigens durch die beanspruchte Inkorporierung in die Schiffahrtsakte neue Rechte nicht erwachsen. Dagegen wäre ihre Eingliederung für die baldige vertragliche Einigung über die behandelten Punkte, die Fortführung der Rheinschiffahrt bis in den Bodensee, die Abflussregulierung des letztern etc. von ausschlaggebendem Werte für alle Interessenten. Die grosse Interessengemeinschaft des Rheines ist erst dann geschaffen und geschlossen, wenn die Schweiz auch formell als Uferstaat anerkannt ist. Erst mit diesem Momente wird sie in der Lage sein, zur Fortführung der Rheinschiffahrt bis in den Bodensee Hand zu bieten, in allen Schiffahrtsfragen betreffend den freien Rhein gebührend mitzuraten und durch eine entsprechende Gestaltung ihres Wasserhaushaltes ein wertvoller Bundesgenosse zu werden.

Für die Strecke Basel-Bodensee sodann gelten nicht die allgemeinen völkerrechtlichen, sondern von der elsässisch-schweizerischen Grenze bis nach Neuhausen die Bestimmungen des badisch-schweizerischen Vertrages von 1879. Es ist beachtenswert, dass der Inhalt dieses Staatsvertrages mit der revidierten Rheinschiffahrtsakte im wesentlichen übereinstimmt. Wichtig ist Artikel 1, der wörtlich sagt: „die Schiffahrt und Flossfahrt auf dem Rheine von Neuhausen bis unterhalb Basel soll jedermann gestattet sein.“

Die volle Schiffahrtsfreiheit ist hier eine freiwillige Konzession der Kontrahenten an die andern Staaten. Ueberhaupt wird das ganze schweizerische Binnenschiffahrtsnetz nicht auf völkerrechtlichen Grundlagen beruhen, denn die Freiheit der Schiffahrt wurde nur für die vom Meere aus schiffbaren Flüsse eingeführt und Basel als Endpunkt derselben bezeichnet. Die schweizerischen Wasserstrassen werden deshalb wie Kanäle behandelt werden müssen. Die Schweiz kann an ihre Benützung durch fremde Staaten und deren Schiffe beliebige Bedingungen knüpfen und die Befahrungskonzession im Gegensatze zum Rheine von Basel abwärts nach ihrem Belieben ordnen. Dieses gleiche Recht gilt bei gleichen Verhältnissen auch für das vollständig auf Schweizerboden liegende Rheinkanalstück am Rheinfall, das von keinen gegenwärtig geltenden Vertragsbestimmungen betroffen wird. Es ist entgegen der Auffassung der Grossh. Badischen Regierung gar nicht einzusehen, weshalb die Schweiz auf diesem Rheinstück nicht sollte autonom die Bauprojekte erstellen lassen können, umso mehr, als die Baupläne ja nachher der internationalen Wettbewerbjury zum Zwecke der eventuellen Anordnung von Ergänzungen und eventuellst zu einer nachträglichen Ideenkonkurrenz unterbreitet werden sollen. Dadurch wird ja dem einzigberechtigten Verlangen zur Erreichung der bestmöglichen Idee entsprochen. Wie leicht könnte aber nach der Aufnahme von Oesterreich, Württemberg und der Schweiz in die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt deren Machtbereich bis an den Bodensee erweitert werden, während sie sich jetzt entgegen allen am Rhein bestehenden Interessen und trotz den von deutscher Seite wiederholt erfolgten Aufforderungen nicht einmal mit der Abflussregulierung des Bodensees befassen kann.

Auch die bereits seit drei Jahrzehnten unter Dampfbetrieb stehende Strecke Schaffhausen-Bodensee ist nicht von den Normen der Kongressakte, sondern vom Vertragsrechte der Bodenseeuferstaaten beherrscht. Die freie Schiffahrt steht hier nur den Angehörigen der Bodenseeuferstaaten als Vertragsrecht zu. Im Notfalle kann deshalb die Schweiz an die Eröffnung der freien Schiffahrt am Rheinfalle und bis in den Bodensee ihre Bedingungen und Vorbehalte knüpfen.

b) Völkerrechtliche Wirkungen können nun auch mit der Anlage von Kraftwerken, Talsperren, Seeregulierungen entstehen. So müssen z. B. nach dem badisch-schweizerischen Staatsvertrage von 1879 die Pläne für Flussbauten, die einen erheblichen Einfluss auf den Wasserlauf ausüben, der Regierung des andern Uferstaates zur Geltendmachung seiner Einreden vorgelegt werden. Solche Verständigungen sind bisher ohne viel Mühe zustande gekommen. Weniger einfach

kann sich die Anlage von grossen Stauwerken und Seeregulierungen machen. Ein Einspracherecht dagegen könnte unter Umständen begründet sein, wenn die Trieb- und Tragkraft der ausländischen Gewässer durch solche Anlagen nachweisbar erheblich geschädigt würde. Nicht aber, wenn sie gegenteils verbessert werden. Dann kann der oberhalb liegende Staat in solchen Massnahmen nicht gehindert werden. Es kann vielmehr eine korrespondierende Pflicht zur Beitragsleistung im Umfange der Verbesserung in Frage kommen. Diese legalpolitische Forderung ist als allgemeines Gebot ins moderne Wasserrecht aufgenommen. Leider fehlt dieser Satz noch im internationalen Privatrechte, obwohl z. B. Deutschland, die Schweiz und Oesterreich daran ein Interesse hätten. Auch der Abgabenentwurf normiert solche Verhältnisse. Er lässt aber die Frage offen, ob damit auch ausländische Anstalten mitinbegriffen sein sollen, was beim Schweigen und dem territorialen Geltungsbereiche des Gesetzes wohl zu verneinen wäre und daher einem Unrechte gleichkommen würde. Denn nach dem Entwurfe sind alle Anstalten abgabenfähig, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, gleichgültig, welcher technischen Kategorie sie angehören oder ob sie an oder in natürlichen Wasserstrassen liegen oder zu Bestandteilen des Flussnetzes geworden sind, oder von ihm getrennt oder entfernt sind. Es kommt also lediglich darauf an, dass sie den Schiffahrtsinteressen dienen. Infolge dessen können die Schiffahrtsabgaben auch für die Bestreitung der Kosten für Staubecken, die zur Erhöhung der Kleinwasserstände in schiffbaren Flüssen dienen, verwandt werden, mögen diese auch noch so weit entfernt von der Wasserstrasse liegen. Recht und Billigkeit erfordern es deshalb, dass auch die äusserst wertvollen schweizerischen Veranstaltungen zur Verbesserung der Niederwasserstände, der Schweiz sei es direkt oder kompensationsweise vergütet werden. Auch darüber muss seinerzeit Klarheit geschaffen werden.

Es war, um Missverständnissen vorzubeugen, notwendig, diese Rechtsverhältnisse einlässlich zu zergliedern. Man sieht daraus nur, wie dringend notwendig die Revision des ganzen Stromrechtes bis zum Bodensee ist. Ferner ergibt sich daraus die Lehre, dass es unbedingt erforderlich ist, dass sich alle Interessenten einer Gross-Wasserstrasse Nordsee-Bodensee unbeschadet ihrer politischen Grenze zusammenschliessen. Ja, man kann noch einen Schritt weiter gehen. Die Bedürfnisse einer universellen internationalen Regelung des durchgehenden kontinentalen Stromrechtes, des Schutzes der natürlichen Wasserstrassen gegen die Verbauung derselben durch Kraftwerke durch den gleichzeitigen Einbau genügender Schleusen und der internationalen Förderung der kontinentalen Schiffahrt durch die entsprechende internationale Kostenverteilung für Wasserstandsverbesserungen bestehen schon heute. Das Fortschreiten der Schiffahrt stromaufwärts ist der Aufhebung der Gefällskonzentrationen durch Kraftwerke mit eingebauten Schleusen zu verdanken. Aufgabe aller zentraleuropäischen Schiffahrts- und Wasserwirtschaftsverbände ist es deshalb, durch einen immer engeren Zusammenschluss diese Ziele zu erreichen. Aufgabe der Haager Konferenz wäre es, die internationalen Wasserwirtschafts- und die kontinentalen Binnenschiffahrtsverhältnisse öffentlichrechtlich und privatrechtlich zu ordnen, denn die wasserwirtschaftlichen Interessen gehen schon heute weit über die einzelnen Staaten hinaus. Die Interessen derselben an der Schiffahrtsfreiheit werden in dem Masse wachsen, in dem die durchgehenden Wasserwege ausgebaut werden. Das Deutsche Reich würde sich ein grosses Kulturverdienst erwerben, wenn es auf diesem Wege bahnbrechend vorangehen würde.

In bezug auf die *wirtschaftliche* Bedeutung der Rhein-Bodensee-Schiffahrt ist durchaus nicht in Abrede zu stellen, dass sie für die Schweiz sehr grosse Vorteile bietet. Vorteile der besseren Verwendung der hydroelektrischen Kraftmengen, der Verbilligung der gesamten industriellen und gewerblichen Produktionskosten, der grösseren Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkte, der Etablierung neuer Industrien, der allgemeinen Verkehrssteigerung besonders für den Bau und die Rentabilität der Ostalpenbahn. Betragen doch

die Frachtersparnisse für Getreide 40.—, Kohlen 20.—, Roheisen 35.—, Güter der Wagenklasse B 100.—, der Spezialtarife I 60.—, II 40.— und III Fr. 5.— pro 10 Tonnen. Bei den vorgesehenen Schleusenabmessungen von 12 Meter Breite und 90 Meter Länge werden 12—1500 Tonnenkähne in den Bodensee gelangen. Niemand bestreitet heute mehr die Wirtschaftlichkeit der Main-Donau-Kanalisierung, nachdem das monumentale Werk Stellers den Nachweis dafür erbracht hat. Damit ist aber auch gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit der Rhein-Bodenseeschiffahrt zur Evidenz nachgewiesen, denn abgesehen von den Baukosten und vom grossen Zeitverluste in den Schleusenaufenthalten der Main-Donau-Wasserstrasse ist die Leistungsfähigkeit der Rhein-Bodenseeschiffahrt mit 12—1500 Tonnenkähnen gegenüber 600 Tonnenschiffen um 2—2½ mal grösser. Die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehrsanstalt wird aber noch mehrfach potenziert durch den Anschluss des Ost-West und West-Ost-Verkehrs an dieselbe Strasse. Die erwähnten Vorteile sind aber keine Sondererscheinungen bloss zu Gunsten der Schweiz; es sind in wesentlichem Masse Gegenseitigkeitsvorteile zwischen Deutschland-Oesterreich-Ungarn, der Schweiz und den Niederlanden.

Wenn die Rhein - Bodenseewasserstrasse erst einmal dem ausgebauten kontinentalen Wasserstrassennetze dient, wird voraussichtlich eine derartige Erleichterung und Verbilligung des stets anwachsenden Massenverkehrs eintreten, dass sie eine fundamentale Umwälzung der einzelstaatlichen Handelsbilanzen bewirken. Ist es doch eine feststehende Erfahrungstatsache, dass die Intensität der Handelsbeziehungen umso grösser ist, je billiger und leistungsfähiger die Kommunikationsmittel sind. Die kontinentalen Wasserstrassen werden einen mächtigen Ansporn zu produktiver Arbeit bilden, grössere Wohlfahrt erzeugen und Europa wirtschaftlich unabhängig machen. Die Durchgängigkeit und möglichste Kontinuierlichkeit des Wasserverkehrs ist auch ohne weiteres geeignet, die im verflossenen Sommer in Bern vom ständigen Internationalen Eisenbahnkongress aufgestellten Grundsätze über das Verhältnis zum Wasserverkehr als haltlos über den Haufen zu werfen. Die gegenseitige Ergänzung der beiden notwendigen Verkehrsanstalten wird vielmehr zur Wohltat der Völker werden. Die Tatkraft einer Nation wird zur Trägerin ihrer Interessen auf dem ganzen Kontinente erhoben sein, während die direkte Interessenssphäre der Bahn an den Landesgrenzen aufhört.

Während Deutschland seine Bürger im Auslande in einer vorbildlichen Weise schützt, werden auf der Strecke Strassburg-Basel entgegen Art. 30 der Rheinschiffahrtsakte leider noch Zustände geduldet, die schon wiederholt Schiffe samt Bemannung und den Familiengliedern der Schiffer ohne Not der höchsten Lebensgefahr aussetzten. Mit der Nichtbeseitigung dieser künstlichen Fahrhindernisse wird u. a. auch die Bedeutung des schweizerischen Absatzmarktes für den deutschen Export verkannt. Hätte die Schweiz im Jahre 1907 nur für 6 Mill. Mark mehr Bezüge von Deutschland gemacht, so hätte sie Frankreich und die Niederlande überholt und wäre auf den V. Kundenrang Deutschlands vorgerückt. Dazu gesellt sich noch die grösstenteils an die Rheinroute gebundene Zufahrtslinie nach Italien, mit der hohen Wahrscheinlichkeit, dass die deutsche Kohle mit Hilfe der Rhein-Bodenseeschiffahrt und der Ost-Alpenbahn Italien mit jährlich 9 Millionen Tonnen Kohlenbedarf erobern könnte. Anderseits dürfte nach den Berechnungen Gelpkes die Ausfuhr nach Italien und der Schweiz Dank der Rhein-Bodenseeschiffahrt in wenig Jahren von 750 Millionen auf 1 Milliarde Mark ansteigen. Die Freigabe der natürlichen Stromverfassung Strassburg-Basel und der verhältnismässig kleinen Beitragsleistungen an die Schiffahrt Basel-Bodensee würden genügen, um diese grossen wirtschaftspolitischen Ziele der deutschen Exportindustrie zu erreichen.*)

Das grosse gegenseitige Interesse des Kontinentalverkehrs an der Verbilligung der Binnentransporte durch das Mittel der Wasserstrassen zeigt am lehrreichsten der deutsche Handel in Kohlen aller Arten im Jahre 1909. Er hat geliefert:

---

*) Vergl. Rheinquellen V. Jahrg. Nr. 5.

An die Schweiz . . .	2,230,062 T.
an Frankreich bloss .	3,458,219 T.
an Italien sogar bloss .	336,737 T.
an Oesterreich-Ungarn .	10,454,791 T.
an Europäisch Russland	1,028,501 T.
Total exklusive die Balkanstaaten . .	17,508,310 T.

Bei 800 Kilometern mittlerer Transportlänge und einer tonnenkilometrischen Ersparnis von bloss 1 Pfennig würde dieselbe total 220 Millionen Mark pro Jahr ausmachen. Die fünf-prozentige Kapitalisierung dieser jährlichen Ersparnissumme nur aus der Kohlenausfuhr würde 4,4 Milliarden Mark, also ungefähr die Höhe des nötigen Anlagekapitals für den Bau des kontinentalen Wasserstrassennetzes ausmachen. Aus diesem Beispiel lässt sich der gesamte wirtschaftliche Wert des zentraleuropäischen Wasserstrassennetzes ermessen.

3. Der für die Anlage von Binnen-Wasserstrassen geltende grosse Gesichtspunkt ist die gegenseitige Erschliessung von grossen industriellen und landwirtschaftlichen Gebieten. Durch die Rhein-Bodensee-Donauschiffahrt werden sodann die Industriegebiete in Deutschland mit nur 32,7 Prozent und der Schweiz mit 31,2 Prozent Landwirtschaft Treibenden im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung mit den ausgedehntesten agrikolen Ländern an der Donau (Oesterreich mit 60,9 und Ungarn mit 69,7 Prozent Landwirtschaft Treibenden) sowie mit den südrussischen Getreidekammern direkt verbunden.

Gegenüber der Kohlenzufuhr würden für die Rückfrachten hauptsächlich Weizen und andere landwirtschaftliche Produkte in Betracht kommen. An Getreide weisen europäisch Russland, die Balkanstaaten und Ungarn allein eine jährliche Produktion von 21 Millionen Tonnen auf, während die amerikanische Ernte im Durchschnitt der Jahre 1907/08 25 Millionen Tonnen betrug. Diese Wasserstrassenverbindung hätte den weitern gar nicht hoch genug einzuschätzenden Vorteil der Unabhängigkeit der europäischen Brotversorgung von den unbegrenzten Möglichkeiten Englands, Amerikas und der gelben Rasse. Dieser Fortschritt allein wäre die für das kontinentale Wasserstrassennetz aufzubringenden Opfer wohl wert.

Nach der deutschen Handelsbilanz von 1908 weisen einerseits in Prozenten an der deutschen Gesamteinfuhr bezw. -Ausfuhr und andererseits an Beteiligung am Welthandel überhaupt auf:

	Einfuhr nach Deutschland Prozent	Ausfuhr von Deutschland Prozent	Beteiligung am Welthandel Mill. Mark
Russland	12,3	9,5	3,640
Oesterreich	9,8	10,5	4,129
Frankreich	5,5	6,6	9,090
Italien	3,1	4,4	3,911
Schweiz	2,3	6,3	2,022
Rumänien	1,0	1,1	720
Serbien	0,2	0,3	121
Türkei	0,6	1,0	939
	34,8	39,7	24,582

Daraus ergibt sich:

a) Dass Deutschland aus den durch das kontinentale Wasserstrassennetz verbundenen Ländern schon jetzt 34,8% seiner Gesamteinfuhr bezieht und an dieselben 39,7% der Gesamtausfuhr absetzt. Die aktive Handelsbilanz Deutschlands beträgt also schon jetzt 6%, also eine bleibende und steigende Ueberlegenheit.

b) Die vorgenannten Staaten haben zusammen einen jährlichen Welthandel von rund 24,6 Milliarden Mark. Im Vergleich dazu weist Grossbritannien eine Welthandelsziffer von 22,8, Amerika von 18,7 und Asien von 2 Milliarden Mark auf. Das Ziel der Selbstgenüglichkeit der kontinentalen Märkte und ihrer Unabhängigkeit und Lostrennung von den heute noch auf Europa lastenden amerikanischen und englischen Wirtschaftskrisen hängt also nurmehr von der richtigen und rechtzeitigen Erfassung und geordneten Ausgestaltung der zentraleuropäischen Binnenschiffahrt ab. Jene kontinentalen Wirtschaftseinheiten sind es zudem, die Europa ein lehrreiches Beispiel für die die Weltlage beherrschenden Vorteile des kontinentalen wirtschaftlichen Zusammenschlusses bieten.

Auf den Grundlagen dieser wirtschaftspolitischen Entwicklung wird der Rhein seine Rolle als verkehrsreichste Wasserstrasse der Welt, als kontinentaler Hauptverkehrsweg, als Basis des europäischen Wasserstrassensystems beibehalten und dem deutschen Reiche mit

seiner ausserordentlich starken Bevölkerungszunahme, seiner grossen See- und Binnenflotte, seiner überall neue Absatzquellen suchenden Industrie eine prädominierende Stellung zusichern. Man wird es alsdann nicht begreifen können, dass man die Verkehrsmöglichkeiten auf dem Rheine solange auf eine Stumpensackgasse zurückgehalten hat und dass die Rheinflotte den kürzlich erfolgten Notruf ergehen lassen konnte. Anstatt der jetzt 42—66 Prozent betragenden Ladefähigkeit der Schiffe, wird dieselbe vermöge des modernen Wasserhaushalts bis 85 und 90 Prozent und die Transportlängen bis 2000 Kilometer und darüber betragen. Die Vermehrung der Rückfrachten wird die Rentabilität der Schiffe heben und die Wasserfrachten noch mehr vermindern. Die Nordseehäfen werden an die Empore Europas erhoben und deutsche See- und Binnenschiffe an allen kontinentalen Freihäfen zusammenarbeiten. Durch den wirtschaftlichen wird auch der politische Kurs verändert. Der vom Deutschen Reiche inaugurierte und festgehaltene Weltfriede wird auf kontinentaler Grundlage durch die Konzentration solidarer Interessen befestigt. Die Balkanstaaten dürften sich enger an Europa anschliessen und auch Russland und Frankreich für gut finden, ihre wirtschaftliche Isolierung zu vermeiden.

Die ideale Mission, dieser grossen Aufgabe zu dienen, ist dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt und dem deutsch-österreichisch-ungarischen Schiffahrtsverbande in seine Wiege gelegt worden. Eine blosse logische Folge ihrer Gründungs- und Existenzzwecke ist es, das wichtigste zentraleuropäische Bindeglied für die kontinentale Wasserstrassenvereinigung: die Rhein-Bodenseeschiffahrt ebenfalls als dringendstes Postulat in ihr Arbeitsprogramm aufzunehmen. Dafür dass sich Ihre Verbände z. Zt einer nicht unbedenklichen Krisis dieser Bestrebungen in den Dienst derselben stellen, werden Ihnen kommende Geschlechter doppelt zu danken wissen.

II. Referat von Herrn Kommerzienrat Stromeyer, Vorsitzender des Internationalen Schiffahrtsverbandes in Konstanz, über „*Das Projekt der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee unter besonderer Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Bedeutung für Deutschland.*“

Als Süddeutscher und Anwohner unseres am meisten besungenen deutschen Stromes bin ich wahrscheinlich der erste, dem die Ehre zuteil geworden ist, hier in der Hauptstadt des deutschen Reiches vor einer Versammlung von Vertretern unseres grössten deutschen Binnenschiffahrtsvereines das Projekt zu erörtern, das von meinem Vorredner soeben vom Standpunkt der Schweiz beleuchtet worden ist.

Es kann natürlich nicht meine Aufgabe sein, hier auf Einzelheiten einzugehen und das Projekt in eingehender Weise nach seiner technischen und wirtschaftlichen Seite hin zu besprechen, ich muss mich vielmehr im Rahmen meines kurzen Referates darauf beschränken, Ihnen über die Bedeutung der Ausgestaltung des Bodensees zu einem internationalen Binnenschiffahrtsbecken und über den Nutzen, den sich unser Verband hiervon verspricht, in Umrissen ein Bild zu geben.

Der herrliche Bodensee, in frühester Zeit Lacus Venetus et Acronius genannt, dessen geschichtliches Zeitalter schon im Jahre 14 vor Christus, also zu einer Zeit begann, zu welcher sich noch die keltischen Völkerschaften der Helvetier, Rhaetier und Vindelicier in sein Ufergebiet teilten, hatte auch schon beizeiten einen regen Schiffahrtsverkehr aufzuweisen. Zwischen den im Mittelalter zu höherer Bedeutung gelangten Uferorten Konstanz, Ueberlingen, Lindau, Buchhorn, das heutige Friedrichshafen, die teils im 13. teils im 14. Jahrhundert ihre Reichsfreiheit erhielten, hatte sich schon damals ein reger Schiffsverkehr auf dem Bodensee entfaltet.

Schon zu jener Zeit bildete der See für seine Anwohner keine trennende Schranke, sondern ein Bindeglied. Von der mächtigen Reichsstadt Konstanz aus ging ein lebhafter Handelsverkehr namentlich in der damals überall bekannten Konstanzer Leinwand nicht nur auf dem Landwege nach der Schweiz und nach Italien, sondern auch über den See nach dessen nördlichen und östlichen Gestaden und rheinabwärts nach Schaffhausen und Basel. Infolge der Wirren der Re-

formation und der Wirkungen und Verheerungen des 30jährigen Krieges verlor dieser Verkehr gewaltig an Bedeutung. Nur der Flossverkehr, der sich von Vorarlberg aus bis an den Mittelrhein und nach Holland erstreckte, behielt noch lange Zeit hindurch seinen Umfang bei. Im Jahre 1609 ging eine Gesellschaft von Handelsleuten aus dem heutigen Belgien mit dem Plane um, der späterhin, in den Jahren 1827 und 1837 von Holzhändlern in Säckingen und Schiltach wieder aufgegriffen wurde und dessen Ausführung nur an dem Widerstand der beteiligten Staaten scheiterte, die Rheinfälle bei Schaffhausen, Laufenburg und Beuggen zu sprengen, um dadurch eine ungehinderte Flossfahrt vom Bodensee bis zum Meere zu ermöglichen. Daraus geht hervor, dass die Versuche, den Oberrhein den Zwecken der durchgehenden Schifffahrt dienlich zu machen, schon eine mehrhundertjährige Geschichte hinter sich haben.

Bei der allgemeinen Aufmerksamkeit, welche neuerdings dem Ausbau unserer Binnenwasserstrassen zugewendet wird, darf man sich nicht wundern, wenn bei den Bewohnern des Bodensees- und Oberrheingebietes der dringende Wunsch laut geworden ist, einen unmittelbaren Anschluss an eine bis zum offenen Meere reichende Grossschiffahrtsstrasse zu erhalten. Man kann ihnen das Bestreben, ihren Niederlassungen — besonders soweit Konstanz in Betracht kommt — die mittelalterliche Bedeutung wieder zu verschaffen, gewiss nicht verdenken. Die Berechtigung hierzu ist vorhanden. In den letzten 50 Jahren haben sich grosse Umwälzungen auf dem Gebiete des Binnenschiffahrtswesens vollzogen. Der Verkehr nahm eine mächtige Entwicklung an, das kleine eiserne Schleppschiff wurde durch die mächtigen Holzkähne verdrängt, an die Stelle des schwerfälligen Pferdezuges trat das mit Dampf betriebene Schleppboot, das vielleicht in nicht allzuferner Zeit, dort wo genügende Wasserkräfte zur Verfügung stehen, dem elektrischen Schiffzug weichen muss.

Ausserdem musste das mächtige Aufblühen der an dem Mittel- und Niederrhein gelegenen Orte, bei denen sich der ganze Verkehr konzentrierte, die Sehnsucht der Anwohner des obern Rheinlaufes auslösen, ebenfalls der Vorteile der segenspendenden Verkehrsader, wie sie der Rhein von Mannheim abwärts seit langer Zeit bildete, teilhaftig zu werden. Zur Verfolgung dieser Bestrebungen sollte ein besonderer Verband ins Leben gerufen werden. Die Handelskammer für den Kreis Konstanz hatte schon im Jahre 1899 die Gründung eines solchen Verbandes in Aussicht genommen, doch kam der Plan infolge der vielen Bedenken, die anfänglich gegen das Projekt bestanden, erst im Jahre 1907 zur Ausführung.

Günstigere Fahrwasserverhältnisse wie die Strecke Strassburg-Basel weist die 167 km lange Stromstrecke Basel-Konstanz auf. Zwischen Konstanz-Schaffhausen (ca. 50 km) findet schon seit langer Zeit im Sommer und Winter ein regelmässiger Dampferverkehr statt.

Ferner bedarf es auf den Strometappen Neuhausen bis zum Koblenzer Laufen unmittelbar unterhalb der Wutachmündung mit annähernd . . 50 km Länge
Wutachmündung Laufenburg . . . . . 20 km „
Rhina-Riedmatt . . . 23 km „
Rheinfelden-Basel . . 17 km „
keiner oder nur geringfügiger strombaulicher Arbeiten, um eine durchaus verkehrsfähige Wasserstrasse zu sichern.

Es bleiben also von den 167 km nur etwa 7 km übrig, welche der Schiffahrt wesentlichere Hindernisse in den Weg stellen. Dadurch, dass die zwischen Strassburg und Schaffhausen zur Verfügung stehenden 250,000 hydraulischen Pferdekräfte durch den Bau von Wasserkraftanlagen ausgenützt werden, verschwindet aber auch der grösste Teil dieser Hindernisse.

Es bleibt lediglich als einziges und schwierigstes Problem die Umgehung des Rheinfalls bestehen. Baufertige P'äne und verbindliche Kostenvoranschläge bezüglich der Umgehung des Rheinfalles und bezüglich der sog. Rheinauer Schleife werden zur Zeit von erstklassigen Firmen ausgearbeitet und innerhalb 10 Monaten in Vorlage gebracht werden.

Die übrigen Arbeiten inkl. der Regulierung der Bodenseewasserstände wer-

den demnächst zum öffentlichen Wettbewerb ausgeschrieben werden.

Nach einem vorläufigen Kostenvoranschlag, der zufolge dem Urteil erstklassiger Sachverständiger nicht zu nieder ist, würden die Kosten für die gesamte Regulierung der Rheinstrecke Basel-Konstanz auf ungefähr 25,000,000 Mark zu stehen kommen, was für den Kilometer der rund 220 km betragenden Linie Basel-Bregenz-Rheineck Mk. 113,600 ausmachen würde. Dies ist gewiss ein relativ geringer Betrag im Vergleich zu den kilometrischen Herstellungskosten anderer Grossschiffahrtsstrassen, beispielsweise der Moldaukanalisierung Prag-Melnik mit Mk. 345,000 oder der projektierten Mainkanalisierung Aschaffenburg-Bischberg mit Mk. 425,000 oder des erst kürzlich bei Ihrer Tagung in Würzburg besprochenen Werra-Mainkanals mit Mk. 887,000.

Unter Zugrundelegung der auf Schiffahrtsstrassen mit ähnlichen Verhältnissen wie beim Rhein zu entrichtenden Frachten ist für die Rheinstrecke Strassburg-Bodensee eine Frachtermässigung von mindestens Mk. 1.25 bis Mk. 1.50 pro Tonnen-Nutzlast vorauszusetzen, wobei wir allerdings annehmen, dass dieser Nutzen nicht durch Schiffahrtsabgaben in nennenswerterem Masse beschränkt wird.

Wir in Oberbaden würden mit Freuden begrüssen, wenn die Abgabenfrage noch *im letzten Moment vollständig scheitern* würde.

Die befürchtete Einbusse der Staatsbahnen durch die Rheinregulierung wird wohl nur in der ersten Zeit dadurch bemerkbar werden, dass den Bahnen die geringwertigen Massengüter entzogen werden. Im übrigen ist aber das veraltete Vorurteil, dass die Wasserstrassen die Bahnen empfindlich schädigen, durch die Erfahrungen widerlegt worden. Auf alle Fälle kann die Wirkung bei Anlagen, die für Jahrhunderte erstellt werden, erst nach Ablauf einiger Jahre beurteilt werden.

Im allgemeinen lässt sich kaum ein Fall nachweisen, in welchem die Ausdehnung der Schiffahrt der Bahn dauernd Eintrag getan hätte.

Im Gegenteil. Leistungsfähige Wasserstrassen tragen zur Steigerung der wirtschaftlichen Entwicklung bei, aus der auch die Bahn ihren Nutzen zieht. Gerade dort, wo sich entwickelte Wasserstrassen befinden, haben auch die Eisenbahnen regelmässig einen grösseren Güterverkehr nachzuweisen. Dies ist auch bei den längs des Rheines hinziehenden Bahnen der Fall. Die Güterbewegung auf ihnen hat durch Ausdehnung der Grossschiffahrt nicht ab-, sondern zugenommen.

Bei einem weiteren gewaltigen Wachsen des Güterverkehrs würden die Bahnen gar nicht ausreichen, weshalb es für sie nur vorteilhaft ist, wenn es ihnen ermöglicht wird, weniger ertragsfähige Güter, wie sie die Massenprodukte zum Teil darstellen, auf andere billigere Transportwege abzugeben. Die Bahn hat dann auch nicht nötig, ihren Transportapparat gewaltig zu vergrössern und kostspielige Erweiterungsbauten vorzunehmen, die sich nicht rentieren und eine im Personenverkehr unangenehm empfundene Sparsamkeit mit sich bringen. Hat doch Baden allein für die momentan in Arbeit befindlichen Bahnhofbauten zusammen 171 Millionen Mark auszugeben, darunter für den Bahnhof in Basel allein die Summe von 51 Millionen, welche die Herstellungskosten des Schiffahrtsweges Basel-Konstanz um rund 20 Millionen übersteigt.

Die Bedenken, welche jetzt von manchen Seiten gegen die Regulierung der Oberrheinstrecke Strassburg-Konstanz vorgebracht werden, sind früher auch gegen die Fortführung der Grossschiffahrt über Mannheim hinaus geltend gemacht worden.

Beispielsweise wurde im Jahre 1856 in einer Schrift von Dr. Th. Huhn der Plan des Wiesenbaumeisters und späteren Oberbürgermeisters von Karlsruhe, W. Lauter, den Rheinverkehr bis Karlsruhe zu erweitern u. a. mit dem Hinweis auf den geringen Verkehr oberhalb Mannheim bekämpft. Es wurde ausgeführt, dass, abgesehen von den Flössen, die aus der Kinzig bei Kehl und der Murg bei Steinmauern nach Mannheim und Mainz abgefertigt würden, sowie dem Transport von Eisen, Steinkohlen, Mineralwasser und Bruchsteinen, welche auf den *kleinsten* Schiffen verladen würden, die Schiffahr oberhalb der Stadt Mannheim regelmässig nur einige unbedeutende Artikel umfasse' Der Verfasser der Protestschrift bemerk

dann am Schlusse dieser Verkehrsbetrachtung: „Da somit aus allem hervorgeht, dass der Handel und die Schifffahrt auf dem Rheine nirgends das Bestreben und das Bedürfnis zeigt, oberhalb Mannheim sich auszudehnen und zu vergrössern und da im Gegenteil die bestehenden Dampfschifflinien ihre Fahrten längst einstellten, die Schleppschiffe keine Fahrten mehr aufwärts machen, andere Schiffe immer mehr wegbleiben und sogar die Freistetter Schiffe sich fast nur noch auf der Strecke unterhalb Mannheim bewegen, so ist es jedenfalls völlig unwahr, was Herr Lauter behauptet, dass die Schiffahrt auf der Strecke oberhalb Mannheim einen Endpunkt suche, von welchem sie sich mit dem Binnenlande in Verbindung setzen kann und dass dieser Endpunkt Karlsruhe sein muss. Der einzig natürliche Endpunkt der Rheinschiffahrt ist Mannheim und wird es zu allen Zeiten bleiben.“

Wie wenig sich diese Prophezeiung bewahrheitet hat und wie sehr sie durch die Tatsachen widerlegt worden ist, brauche ich hier nicht näher zu erörtern. Ich glaube aber sicher zu gehen, wenn ich behaupte, dass die Einwendungen, welche jetzt gegen die Fortführung der Grossschiffahrtsstrasse des Rheines bis zum Bodensee erhoben werden, nicht weniger unberechtigt sind, wie die vorher näher gekennzeichneten.

Mag das Projekt der Regulierung der Bodenseewasserstände, für dessen Lösung verschiedene Vorschläge gemacht sind, noch grössere Schwierigkeiten wie die Schiffbarmachung des Rheines bieten, so wird es doch ebenfalls zur Ausführung kommen und den Vorteil bringen, dass nicht nur die Ueberschwemmungsgefahr im Bodenseegebiet beseitigt und dadurch grosser Schaden verhütet wird, sondern zwischen Konstanz und Mannheim die Schiffahrtsperiode eine Verlängerung um etwa 90 Tage erfährt, so dass an etwa 300 Tagen des Jahres ein regelmässiger Grossschiffahrtsbetrieb gesichert wäre.

Die Regulierung der Bodenseewasserstände ist in der Weise gedacht, dass durch bewegliche Stauwehre bei Wasserüberfluss Wassermengen zurückgehalten werden, welche bei eintretendem Niederwasser nach bestimmten Berechnungen abgelassen werden.

Es ist also nicht — wie irrtümlich angenommen wird — eine Erhöhung des Bodenseespiegels über seinen Höchststand geplant, sondern nur eine Regulierung des Abflusses.

An den nötigen Gütermengen wird es ebenfalls nicht fehlen. Jetzt schon ist im gesamten Interessengebiet des Oberrheines und Bodensees der Verbrauch an Kohlen, Eisen und Eisenwaren, Erzen, Getreide, Mehl, Petroleum und sonstigen Oelen, Chemikalien, Düngmitteln, Tabak, Baumwolle, Jute, Teer, Papier usw. ein sehr grosser, so dass für den Bergverkehr eine jährliche Gütermenge von etwa $1^1/_2$ bis 2 Millionen Tonnen in Betracht kommt.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich sowohl im internen als im Durchgangsverkehr um stets steigende Gütermengen handelt. Ist doch beispielsweise der Kohlenverbrauch ganz gewaltig gestiegen und zwar pro Kopf der Bevölkerung: in Deutschland von 1,50 T. im Jahre 1885 auf 3,27 T. im Jahre 1909.

Diese Zunahme des Verbrauchs hat das Anwachsen der Bevölkerung übertroffen.

Für den Talverkehr wären die anfänglich zu befördernden Gütermengen geringer, aber immerhin so namhaft, dass sämtliche Schiffe wenigstens zum Teil beladen werden könnten. Schätzungsweise dürfen diese Güter immerhin mit 800,000 Tonnen veranschlagt werden.

Eine nicht vorauszusehende Steigerung dieses Gütertransportes wird sich ergeben, wenn sich mehr Industrie am Oberrhein, im bayerischen Algäu, Vorarlberg und in der Schweiz infolge der billigen Wasserkräfte angesiedelt haben wird, der Durchgangsverkehr über den Arlberg und auf der späterhin ausgebauten Splügen- oder Greinabahn nach Italien sich zu entwickeln beginnt, und im Anschlusse an die schweizerischen Wasserstrassen, sowie an den Schiffahrtsweg der Donau hergestellt sein wird.

Dadurch, dass nicht unbedeutende Abkürzungen durch die Ausführung neuer Bahnprojekte in Oesterreich und der Schweiz für den vom Bodenseebecken ausgehenden Durchgangsverkehr geschaffen werden, beispielsweise durch eine projektierte Bahnlinie St. Johann in Tirol nach Salzburg von Frankreich, Elsass,

Baden und der Schweiz einerseits nach dem mittleren Oesterreich beispielsweise nach Wien andererseits (um etwa 90 km) werden grosse Gütermengen, die bisher auf anderen Wegen befördert wurden, dem Rhein- und Bodenseeverkehr zufallen.

Was schon die Ausnützung der Kraftwerke allein mit der in ihrem Gefolge befindlichen Industrialisierung der betreffenden Gegend für einen mächtigen Einfluss auf die Zunahme der Steuerkapitalien ausübt, zeigt uns das Beispiel von Rheinfelden. Die umlagepflichtigen Steuerkapitalien der Handelskammer Schopfheim, in deren Bezirk das Kraftwerk von Rheinfelden gelegen ist, betrugen im Jahre 1893 nur 67,559,245 Mk., im Jahre 1910 dagegen rund 250 Millionen Mark.

Aber nicht nur für die am Oberrhein und Bodensee gelegenen Gebietsteile hätte die Verwirklichung des in Rede stehenden Projektes grossen Nutzen. Auch weitere Kreise am Mittel- und Niederrhein würden dadurch profitieren, dass sie eine bessere Versendungsgelegenheit für ihre Erzeugnisse erhalten und ihr Absatzgebiet beträchtlich erweitern können. Ich erinnere hier nur an die Kohlenzechen und an die schwere Industrie.

Für die zuletzt genannte wäre die Möglichkeit der Ausdehnung ihres Absatzgebietes auch noch dadurch gegeben, dass sie Filialen an dem kraftspendenden Oberrhein errichten könnte.

Es ist geradezu als ein an der Natur begangenes Unrecht zu bezeichnen, dass die mächtigen Wassermassen des Rheines, gegen welche diejenigen des Neckars und oberen Mains geringe sind, so lange Zeit hindurch völlig unausgenützt blieben. Das Vorhaben aller beteiligten Kreise, das Versäumte jetzt nachzuholen, ist daher begreiflich und berechtigt. Wenn wir uns dabei um Bundesgenossen umsehen, die uns tatkräftig unterstützen, so geschieht dies in der sicheren Erwartung, hierdurch besser und eher zu unserem Ziele zu kommen.

Da Ihr Verein auf seine Fahne geschrieben hat, im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt und Wirtschaft die deutsche Binnenschiffahrt zu fördern, so dürfen wir wohl damit rechnen, dass Sie uns zu einer neuen, segenbringenden Verkehrsgelegenheit verhelfen, die durch Ausbau des sagenumwobenen herrlichen Rheines, der in seinem unteren Laufe seit Jahrhunderten die schönste und leistungsfähigste Wasserstrasse Europas ist, auch in seinen verschollenen oberen Teilen mit verhältnismässig geringem Kostenaufwand unschwer zu schaffen ist.

In diesem Sinne spreche ich die Bitte aus, dass Ihr Verein

1. unter Würdigung der geschilderten Verhältnisse unser Schiffahrtsprojekt in sein Programm aufnimmt;
2. bei dem deutsch-österreichisch-ungarischen Verband anregt, die Unterstützung des Projektes der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee auch in sein Programm einzustellen;
3. an die beteiligten Staaten herantritt und ihnen die Förderung der Angelegenheit nahelegt;
4. die Wünsche von Württemberg, Oesterreich und der Schweiz um Aufnahme unter die Kontrahenten der Rheinschiffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in geeignet erscheinender Weise befürwortet.

III. In der *Diskussion* tritt Herr Spediteur *Noerpel*, Mitglied der Handelskammer zu Ulm, dem von Herrn Ingenieur Zander-Strassburg eingenommenen Standpunkte, als ob die Transporte nach dem Bodenseegebiete auf der Schwarzwaldbahn wesentlich billiger zu stehen kommen, als dies mittelst der Rheinschiffahrt auf dem grossen und schwierigen Umwege über Basel-Schaffhausen-Konstanz der Fall sei, entgegen. Unter Berufung auf seine praktischen Erfahrungen führt er aus, dass wohl auf den Eisenbahnen die rein-kilometrischen Entfernungen bei der Bildung der Tarifsätze massgebend, dass aber im Schiffahrtsbetriebe hierfür wesentlich andere Gesichtspunkte ausschlaggebend seien. Daher werde nach seiner Ueberzeugung die Schiffahrt auch auf dem Umwege über Basel imstande sein, die Transporte vom Niederrhein zum Bodensee-Gebiete im Wettbewerb mit den Eisenbahnen an sich zu bringen, und zwar dies um so mehr, als die badisch-württembergische Schwarzwaldbahn ganz ausserordentliche Steigungen zu überwinden habe und es

daher fraglich sei, ob überhaupt die grossen Massengüter auf dieser Strecke befördert werden könnten, ohne dass neue kostspielige Gleisanlagen erforderlich würden. Er glaubt vielmehr annehmen zu sollen, dass die Eisenbahn mehr und mehr dazu übergehen müsse, statt der Schwarzwaldbahn den längern Eisenbahnweg über Basel-Schaffhausen-Konstanz zu nehmen, wenn die Massensendungen infolge der industriellen Entwicklung des Bodenseegebietes weiter zunehmen sollten.

Herr *Beck*, Direktor der Basler Rheinhafen - Aktiengesellschaft, fügt noch bei: dass im laufenden Jahre die Talgüter 25 Prozent vom gesamten Rheinverkehr ausmachten. Es wäre möglich gewesen, fuhr er fort, diesen Prozentsatz noch mehr zu erhöhen, aber die noch beschränkten Hafenanlagen standen diesem Bestreben im Wege. Wir mussten die Schiffe mit unseren 5 Kranen entladen und es ist verschiedentlich vorgekommen, dass wir in die beladenen Schiffe Talgüter eingeladen haben, also in die Schiffe, die noch nicht gelöscht waren, nur um Standgelder zu sparen. Das hat uns veranlasst, zwei weitere Krane aufzustellen. Der Prozentsatz der Talgüter wird aller Voraussicht nach im nächsten Jahre wieder 25 Prozent betragen und ich bin überzeugt, dass wir auch 20 bis 25 Prozent Talgüter bei einer Ausdehnung des Gesamtverkehrs von 1 Million Tonnen erreichen werden. In der Schweiz gibt es viele Steinbrüche; die elektrochemische Industrie liefert viele Talgüter. Kürzlich ist eine grosse schweizerische Gesellschaft dieser Industriebranche gegründet worden, woran sich die deutschen Aktionäre nur beteiligen wollten, wenn gewisse Schiffahrtsgesellschaften eine Garantie geben würden, dass sie auch im nächsten Jahr nach Basel fahren. Die Subvention, die die Stadt Basel gegeben hat, wird in den nächsten Jahren, vielleicht schon 1911 aufhören. Trotzdem haben die Schiffahrtsgesellschaften sich auf verschiedene Jahre kontraktlich verpflichtet, den Gütertransport nach Basel zu übernehmen. Für dieses Jahr waren ungefähr 120,000 Tonnen für die Zeit vom März bis September abgeschlossen worden. Diese Menge konnte aber nicht gefahren werden, weil die Schiffahrt etwa 5 Wochen hindurch wegen Hochwasser gestört war, d. h. das Hochwasser hätte die Schiffahrt allein nicht gestört, es waren aber die Schiffbrücken, die ein Hindernis bildeten, weil sie nicht geöffnet werden konnten. Die Oeffnung wurde verweigert, weil die Brücken nicht mit den nötigen Einrichtungen versehen sind, um auch bei Hochwasser geöffnet werden zu können. Kürzlich hat eine Sitzung in Strassburg stattgefunden, zu der Vertreter von Schiffahrtgesellschaften und Herren aus Basel eingeladen waren. Es wurde aber den Anwesenden eröffnet, dass sie nicht darüber zu bestimmen hätten, was gemacht werden soll. Es handelt sich um eine wichtige Frage; ist es doch im letzten Jahre vorgekommen, dass Schleppzüge in Gefahr gekommen sind. Einmal kam ein Schleppzug mittags vor die Hüninger Brücke; da das Wasser 5 cm über dem bestimmten Pegel stand, weigerte sich die Behörde, die Brücke aufzumachen. Der Schleppdampfer musste im offenen Strome unter Dampf liegen bleiben und hat dort drei Tage gelegen. Ein anderes Mal musste ein Schleppzug bei Neuenburg unterhalb der Brücke liegen bleiben. Die Brücke wurde durch Hochwasser weggerissen und der Schleppzug bekam die ganze Brücke vor sich hin. Dem wäre abzuhelfen, wenn man die Schiffbrücken mit der nötigen und üblichen Vorrichtung versehen würde. Man hat uns in Strassburg gesagt: das würde sehr viel Geld kosten. Aber trotzdem muss Remedur geschaffen werden. Es geht doch nicht an, dass das Fahren verboten wird, trotzdem Wasser in Menge vorhanden ist. Den Schiffahrtsgesellschaften muss die Möglichkeit geboten werden, zu fahren. Solang das nicht geschieht, kann die Schiffahrt beim besten Wasserstand nicht prosperieren. Gerade dann macht man es der Schiffahrt unmöglich zu fahren, wenn sie etwas verdienen kann, indem bei höherem Wasserstand die Kähne ganz abgeladen werden können. So hat z. B. die Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vorm. Fendel während vier Wochen zwei Dampfer oberhalb der Kehler Brücke liegen gehabt, die nicht nach Basel fahren konnten, weil die Schiffbrücken nicht geöffnet wurden. Wir haben mindestens 40,000

bis 50,000 Tonnen in Strassburg löschen müssen statt in Basel. Das sind ganz enorme Verluste für die Schiffahrtsgesellschaften, Verfrachter und die Basler Hafengesellschaft gewesen.

IV. *Beschluss*:

„Der Grosse Ausschuss des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt anerkennt:

1. Die technische Ausführbarkeit des Projektes der Fortführung eines neuzeitlichen Anforderungen entsprechenden Schiffahrts-Betriebes von Basel bis zum Bodensee sowie die Regulierung der Bodensee-Wasserstände.

2. Die hohe wirtschaftliche Bedeutung dieser Projekte für das Rhein-Bodensee-Gebiet, wie auch für die Ausgestaltung eines mitteleuropäischen Binnenwasserstrassengesetzes.

Er beschliesst daher:

I. Das Projekt der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee und der Abflussregulierung dieses Sees bezw. die nachdrückliche Unterstützung der darauf gerichteten Bestrebungen seien in das Arbeitsprogramm des Zentral-Vereines aufzunehmen.

II. Er beauftragt seinen Vorstand, bei dem „Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande für Binnenschiffahrt“ den Antrag zu stellen, dass auch dieser in der gleichen Weise verfahre, sowie bei den beteiligten deutschen Bundesstaaten dahin vorstellig zu werden, dass sie sich die Förderung und Verwirklichung der Projekte angelegen sein lassen möchten.

V. Inzwischen haben auch die dem „Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande für Binnenschiffahrt“ angehörenden Vereine, nämlich: der Zentralverein für Fluss- und Kanalschiffahrt für Oesterreich in Wien, der Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Bayern in Nürnberg, der ungarische Schiffahrtsverein in Budapest, die Rhein-Bodensee-Schiffahrt in ihr Arbeitsprogramm aufgenommen. Der im September 1911 in Berlin stattfindende Verbandstag wird darüber beschliessen, ob die Gesamtvereinigung nach dem Alternativvorschlag des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes entweder „Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt“ oder aber „Mitteleuropäischer Binnenschiffahrtsverband“ heissen soll.

15.00