Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 46 (1954)
Heft: 1

Artikel: Der Kampf um die Freiheit der Rheinschifffahrt
Autor: Wanner, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-921395

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.07.2025

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

Material mit dem Scraper eingebracht wurde. Die Tagesleistung der Dragline betrug 463 m³ und des Scrapers 165 m³.

b) Bruchsteinschüttung

Die Verlegung der Bruchsteinsicherung wurde begonnen, sobald eine genügende Dammfüllung vorhanden war und wurde ohne Unterbrechung fortgesetzt. Diese Arbeit wurde an einen sudanesischen Unternehmer vergeben, der auch den Entwässerungsauslaß, die Viehrampen und die Treppenübergänge über den Sennar-Schutzdamm ausführte. In beiden Arbeitsperioden (1951 und 1952) arbeiteten die Maurer selbst während dem Ramadan, dem mohamedanischen Fastenmonat; da dieser in den Sommer fiel, und ein Moslem während dieser Periode von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang weder essen noch trinken darf, stellte dies bei einer Temperatur von über 37° am Schatten und den heißen Granitsteinen eine nicht zu verachtende Leistung dar. Die Leistung pro Maurer und Tag betrug im Mittel zwischen 3,5 und 4 m³. Während der zweiten Arbeitssaison (1952) wurden die restlichen 1,50 m Steinschüttung auf der Böschung verlegt und die Steinpackung auf die Dammkrone eingebracht. Die Steinpackung wurde per m² und die Steinschüttung per m³ bezahlt. Die Leistung pro Maurertag für die Steinpackung betrug nur 2 bis 3 m². Alle Fugen wurden sorgfältig mit feinem roten Laterit-Konglomerat zugestampft und genäßt, was dem Konglomerat eine zementähnliche Bindung gab; es ist jetzt hart ausgetrocknet und praktisch undurchlässig.

V. Kosten

Die endgültigen totalen Kosten werden auf 210 000 £ veranschlagt, einschließlich Entschädigungen, Enteignungen, Vermessungsarbeiten, Honorar der beratenden Ingenieurfirma usw. Die Kosten für die eigentlichen Bauarbeiten betrugen:

a) Erdarbeiten (108 000 m³)	13 779 £
b) Steinarbeiten (20 300 m³)	42 206 £
c) Kleinere Arbeiten	528 £
Total	56 513 £

VI. Schlußwort

Die Arbeiten wurden unter der Aufsicht eines britischen Ingenieurs von der beratenden Ingenieurfirma Coode and Partners ausgeführt, während als weiteres britisches Personal der Verfasser dieses Artikels als örtlicher Bauleiter und sein Stellvertreter an diesem Bau mitwirkten. Alle übrigen Angestellten auf der Baustelle waren Sudanesen.

(Übersetzung aus dem Englischen: Ing. H. B.)

Der Kampf um die Freiheit der Rheinschiffahrt

Der Freiheit verdankt die Schiffahrt ihre Entwicklung. Zunächst gilt das für die Seeschiffahrt. Die Freiheit der Meere, die schon seit Hugo Grotius völkerrechtlich anerkannt ist, gab jeder seefahrenden Nation die Chance, sich im freien Wettbewerb eine ihrer Leistungsfähigkeit entsprechende Stellung im interkontinentalen Verkehr zu schaffen. Was für die Seeschiffahrt gilt, muß grundsätzlich auch für die Binnenschiffahrt Gültigkeit haben. Bereits vom Wiener Kongreß wurde 1815 die Freiheit der Schiffahrt auf allen europäischen Strömen als völkerrechtliche These proklamiert. Für den Rhein, die bedeutendste europäische Binnenwasserstraße, ist das Freiheitsprinzip wiederholt in völkerrechtlichen Vereinbarungen verankert worden. Grundlegend blieb bis zum heutigen Tage die am 17. Oktober 1868 revidierte Rheinschiffahrtsakte, die als sogenannte *Mannheimer Akte* in die Geschichte einging. Sie lautet in Art. 1 wie folgt:

«Die Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl bergwärts als talwärts unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein. Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schiffahrt entgegengesetzt werden.»

Der in der Mannheimer Akte verankerte Freiheitsbegriff ist bis zum zweiten Weltkrieg allseitig als unbeschränkt betrachtet worden. Jedes Schiff, unabhängig von seiner Nationalität, konnte jeglichen Transport zwischen zwei beliebigen Rheinhäfen durchführen. Daß während des zweiten Weltkrieges und in den darauf folgenden Nachkriegsjahren Ausnahmeverhältnisse herrschten, war jedermann begreiflich. Doch hoffte man, daß mit dem Wiedereintritt der deutschen Bundesrepublik in die Rheinzentralkommission das alte freiheitliche Regime wieder hergestellt werde. Diese berechtigte Hoffnung blieb leider bis zum heutigen Tage unerfüllt. Der sogenannte innerdeutsche Verkehr, d. h. der Verkehr zwischen zwei in Deutschland gelegenen Rheinhäfen, blieb der deutschen Rheinschiffahrt reserviert. Diese völkerrechtswidrige Maßnahme wurde anfänglich mit der unbedingt notwendigen Devisenbewirtschaftung begründet. Nachdem dieser Grund durch die überraschende Entwicklung der deutschen Wirtschaft offensichtlich dahinfiel, wurde das innerdeutsche Reservat nicht etwa aufgehoben, sondern mit verkehrspolitischen Erwägungen motiviert. Die deutsche Bundesrepublik betrachtet es als eine ihrer Aufgaben, ordnend in die Rheinschiffahrt einzugreifen. Dies tut sie einerseits mit dem erwähnten Reservat des innerdeutschen Verkehrs, anderseits mit Vorschriften über die Verteilung der Transporte und über die Frachtenbildung. Im Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom Oktober 1953 sind diese «Notmaßnahmen» rechtlich verankert worden.

Die Rheinzentralkommission, die dazu berufen ist, die Handhabung der Mannheimer Akte zu überwachen, hat sich wiederholt mit den deutschen Maßnahmen auseinandergesetzt. Die schweizerischen Delegierten setzten sich unter der tatkräftigen Führung von Nationalrat Dr. Schaller immer wieder ohne jeden Kompromiß für die umfassende Freiheit der Rheinschiffahrt ein. Kürzlich ergriff nun die holländische Regierung die Initiative; sie gelangte mit einer offiziellen Note an die deutsche Regierung und verlangte die Wiederherstellung der vollen Rheinschiffahrts-Freiheit. Bedauerlicherweise lautet die deutsche Antwort negativ. Die deutsche Bundesregierung behauptet, das Reservat des innerdeutschen Verkehrs stehe mit der Mannheimer Akte nicht im Widerspruch. Ohne eine Begründung zu geben, vertritt sie mit einigen deutschen Rechtstheoretikern offenbar den Standpunkt, die Mannheimer Akte habe als völkerrechtliche Vereinbarung nur den grenzüberschreitenden Verkehr betreffen können; dagegen sei die Bundesrepublik auf Grund ihrer Souveränität befugt, den innerdeutschen Rheinverkehr nach freiem Ermessen zu regeln. Wir betrachten diese Auffassung als eine mit abstrakten Rechtsgedanken aufgebaute Konstruktion, die sowohl an den wirtschaftlichen Gegebenheiten als auch an den historischen Tatsachen vorbeigeht. Der Rhein bildet für die Schiffahrt wirtschaftlich ein unteilbares Ganzes. Diese Erkenntnis stellt die geistige Grundlage dar, auf der die Mannheimer Akte basiert. Unbekümmert um wechselnde Landesgrenzen und ohne Rücksicht auf die Neu- und Umbildung von Rheinuferstaaten, hat die Freiheit der Rheinschiffahrt bis 1939 keinerlei Einbuße erlitten. Es mutet eigenartig an, daß diese, in siebzigjähriger, konstanter Praxis unangetastete Rheinschiffahrtsfreiheit ins Wanken gebracht werden soll, und zwar ausgerechnet in der heutigen Zeit europäischer Integrationsbemühungen.

Wohl hat sich die deutsche Bundesregierung bereit erklärt, mit der holländischen sowie mit jeder anderen Regierung über Umfang und Bedingungen einer Teilnahme nicht-deutscher Schiffe am innerdeutschen Verkehr im Geiste einer vernünftigen Integration der Rheinschiffahrt zu verhandeln. Würde diesem Vorschlag entsprochen, so ergäbe sich eine ungleiche Ausgangsbasis: Der innerdeutsche Verkehr wäre zunächst im Widerspruch zur Mannheimer Akte der deutschen Rheinschiffahrt reserviert; im Laufe der Verhandlung könnte dann das innerdeutsche Reservat ganz oder teilweise mit irgendwelchen Zugeständnissen der andern Rheinuferstaaten eingetauscht werden. Dieser Weg ist völkerrechtlich nicht gangbar. Ausgangsbasis muß die Mannheimer Akte sein, die mit der über 70 Jahre anerkannten unbeschränkten Freiheit allen Rheinuferstaaten die gleichen Startbedingungen sichert.

Die namentlich von deutschen Kreisen immer wieder verlangte Ordnung in der Rheinschiffahrt läßt sich grundsätzlich auf zwei Wegen erreichen. Der eine Weg ist derjenige, der von der deutschen Bundesrepublik beschritten wird. Es ist der Weg des *staatlichen bzw. staatsvertraglichen Dirigismus*. Wir Schweizer stehen planwirtschaftlichen Ideen äußerst kritisch, um nicht zu sagen skeptisch gegenüber. Dasselbe sollte man eigentlich von Deutschland erwarten, das unter Führung Ehrhards mit großem Erfolg zur sozialen Marktwirtschaft zurückkehrte. Der andere Weg ist derjenige einer *privatwirtschaftlichen Ordnung*, die von den Schiffahrttreibenden aller an der Rheinschiffahrt beteiligten Nationen getroffen werden kann. Dieser zweite Weg setzt aber voraus, daß staats- und völkerrechtlich die völlige Freiheit der Rheinschiffahrt, wie sie in den Mannheimer Akten garantiert ist, erhalten bleibt und alle Schiffahrttreibenden die gleichen Rechte besitzen.

Freiheit und Gleichberechtigung sind für unser Volk und Staatswesen fundamentale Begriffe. Deshalb fühlen wir uns auch besonders berufen, für den freien Rhein einzutreten. Daß die Rheinschiffahrt ihre bisherige Entwicklung der durch die Mannheimer Akte garantierten Freiheit verdankt, ist unbestritten. Auch für die künftige Entwicklung gilt es, diese kostbare Freiheit zu erhalten!

Dr. H. Wanner

Vertrauenswerbung in der Elektrizitätswirtschaft

Im Hinblick auf die große Bedeutung einer guten Aufklärung der öffentlichen Meinung über die Probleme der Elektrizitätswirtschaft und der Schaffung eines der Unersetzlichkeit dieses nationalen Wirtschaftszweiges entsprechenden Vertrauensverhältnisses zwischen der Öffentlichkeit und den Energieversorgungsunternehmungen, führte die «*Elektrowirtschaft*», Schweizerische Gesellschaft für Elektrizitätsverwertung, am 29. September 1953 im Kongreßhaus in Zürich eine aus dem In- und Ausland sehr stark besuchte Diskussionstagung durch. An dieser, unter dem Vorsitz von Vizedirektor *G. Hürlimann* stehenden Veranstaltung kamen verschiedene, besonders berufene Fachleute des In- und Auslandes zum Worte, und es zeigte sich, daß die Probleme bei uns und im Auslande, in den zur Sprache kommenden Staaten, sehr ähnlich sind.

Es sprachen: Dr. h. c. *H. Niesz*, Direktionspräsident der Motor-Columbus AG, Baden, über «*Wirtschaft und öffentliche Meinung*»; M. *J. Delooz*, Président de la Société pour le développement des applications de l'électricité à Paris, über «*Economie électrique — informations et propagande — opinion publique — politique*»; Ing. *V. de Biasi*, Società Edison, Milano, über «*Die Bildung der öffentlichen Meinung im Rahmen der gegenwärtigen Lage der italienischen Elektrizitätsindustrie*»; Prof. Dr. *H. Gelissen*, Maastricht, über «*Werbung, Elektrizitätspolitik und öffentliche Meinung in Holland*»; Direktor Dr. Ing. *H. Freiberger*, Hamburg, über «*Elektrizitätsversorgung und Vertrauenswerbung*». Nach der Schlußbetrachtung von Dir. *A. Burry* sprachen noch in der Diskussion u. a. Dr. Ing. *K. Selden* über «*Vertrauenswerbung in Österreich*» und *J. Snoeck*, Bruxelles, über «*Economie électrique — politique — relations publiques*».

Diese sehr aufschlußreichen Referate und die wichtigsten Diskussionsbeiträge sind vollinhaltlich in Heft Nr. 8/9, 1953/54, der «*Elektrizitätsverwertung, Internationale Zeitschrift für Elektrizitätsverwertung*» abgedruckt (Verlag «Elektrowirtschaft», Zürich 1).

Tö.