Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 16 (1915-1916)

Artikel: Eine Hauptfrage schweizer. Verkehrspolitik
Autor: Killias, C.A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-917302

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: 15.07.2025

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

EINE HAUPTFRAGE SCHWEIZER. VERKEHRSPOLITIK

Noch immer wütet der Weltkrieg mit unverminderter Heftigkeit. Trotzdem regen sich da und dort Bestrebungen, um besonders die verkehrspolitischen Verhältnisse nach dem Kriege auf die Ergebnisse desselben einzustellen, soweit solche heute schon gewertet werden können.

Eines der bemerkenswertesten Symptome solcher Friedensvorbereitungen ist die seit kurzem intensiv einsetzende Propaganda deutscher Kreise für die Förderung der *Rhein-Donau-Schiffahrt.* Es ist dies die natürliche Folge der unbestreitbaren Seeübermacht Englands. Deutschland will darnach den Schwerpunkt seiner Handels- und Verkehrspolitik in den Bereich der unbestreitbaren Stärke seiner Landmacht stellen, zumal der jetzt geöffnete Weg auf Konstantinopel hierzu besonders einladet. Gilt es doch, die in der industriellen und kulturellen Entwicklung zurückgebliebenen, aber an Bodenschätzen und als Absatzgebiet so vielversprechenden Balkanstaaten, wie auch Kleinasien in den Bereich einer monopolartigen Kolonisation zu ziehen. Allerdings ist der Krieg nicht beendet, aber in jedem Falle werden der Balkan und die polnischen Länder naturgemäß in engen Handelsbeziehungen mit Deutschland bleiben.

Nun erfördert der regelmäßige Transport von Massengütern, wie Eisen, Kohle, Getreide, Erze etc. auf größere Distanzen unbedingt den *Wasserweg*, da die Bahntransportkosten in der Regel mehrfach größer sind und die Waren allzusehr verteuern. So sind auch bei erheblich gestiegenen Seefrachten nach dem Kriege der Transport vom rheinisch-westphälischen Industriegebiet über Rotterdam-Gibraltar-Konstantinopel wesentlich billiger, als der direkte Bahntransport.

Dagegen wird der Transport auf der Wasserstraße Rhein-Main-Mainkanal-Donau mit dem Seewege mit Erfolg konkurrieren können. Dieser Transit ist zudem der englischen Kontrolle entzogen. Deshalb ist es begreiflich, dass dieses Projekt gerade heute in Deutschland höchstes aktuelles Interesse erweckt, und dass, wenn der Krieg nicht ein ganz unvorhergesehenes Ende nimmt, diese Rhein-Donau-

Schiffahrt sofort nach Friedensschluss realisiert wird. *Diese deutschen Verkehrspläne haben nun für die Schweiz die Bedeutung, dass unsere sogenannte Drehscheibe Europas wieder einmal „abgefahren" werden soll, wenn die Schweiz sich nicht vorsieht und durch die Vorbereitung der eigenen Wasserstraßenprojekte dem zuvorkommt.*

Bereits vor zehn Jahren haben die Bestrebungen für die Schiffbarmachung einzelner Strecken schweizerischer Flüsse eingesetzt, und noch belächelt der größte Teil unseres Volkes diese Ideen als Utopien. Leider haben diese Fluss-Schiffahrts-Projekte jeweilen auch mehr ein regionales Interesse wachgerufen, angeregt durch die einzelnen Propaganda- und Studienverbände, so dass auch hier das gleiche Spiel der regionalen Rivalitäten eingesetzt hat, das seinerzeit zur bekannten, verfahrenen Eisenbahnpolitik führte. Um nun unsere Kräfte auch hier nicht zum Vorteil des Auslandes zu zersplittern, ist die Abklärung der Wichtigkeit der einzelnen Fluss-Schiffahrts-Projekte vom eidgenössischen Gesichtspunkte aus, dringend nötig.

Zuerst wurde das Projekt der *Schiffbarmachung des Rheines von Basel bis in den Bodensee* durch Herrn Ingenieur Gelpke in Basel propagiert. Diese Bestrebungen haben bereits zu einem internationalen Wettbewerb für ein definitives Projekt geführt. Von deutscher Seite wurde vor dem Kriege dieser Wasserstraße beinahe mehr Interesse entgegengebracht, als schweizerischerseits, so dass Deutschland an der Behebung der Schiffahrtshindernisse auf der Rheinstrecke Straßburg-Basel die Bedingung stellte, dass die Schweiz an der Fortsetzung bis in den Bodensee umsomehr mithelfe. Mit Hinsicht aber auf die eingangs dargelegten, heute wichtigeren Schiffahrtsbestrebungen Deutschlands und mit Hinsicht auf dessen, durch den Krieg hervorgerufenen, ungeheuren sonstigen Aufgaben, ist es sehr zweifelhaft, ob das deutsche Reich mit der Rheinschiffahrt bis in den Bodensee es noch so eilig haben wird. Denn es ist nicht zu vergessen, dass dieser Wasserweg als solcher in eine Sackgasse führt, da an eine Kanalverbindung Bodensee-Donau wegen der unrationellen Bau- und Betriebsverhältnisse desselben nicht zu denken ist.

Anders steht es mit den Bestrebungen für die *Rhein-Rhone-Schiffahrt*, wobei der Genfersee mit dem mittelländischen Meere und anderseits durch den Kanal d'Entreroches mit dem Neuen-

burgersee verbunden werden soll, so dass Marseille, Lyon und Genf mit Basel, Mannheim und Rotterdam per Wasserweg mit einander verkehren könnten. Dieses Wasserstraßenprojekt besitzt so überragende Bedeutung, dass die Schiffbarmachung des Rheines bis in den Bodensee und der Limmat bis Zürich, eigentlich nur mehr als Zweiglinien der Rhein-Rhone-Schiffahrt anzusehen sind.

Besonderes Interesse sollte die *Schiffbarmachung der Rohne bis in den Genfersee,* infolge der bemühenden Erfahrungen während des Weltkrieges, bei unserem Volke erwecken.

Nicht nur musste der größte Teil unserer Lebensmittel- und Rohstoffversorgung, mit Ausnahme von Kohle und Eisen, infolge der Sperre der Rheinwasserstraße, einen neuen Transitweg ab Genua und neuerdings ab französischen Häfen suchen, nicht nur ging dieser Transit so umständlich vor sich, weil die Verladeeinrichtungen dieser Seehäfen dem gesteigerten Verkehre nicht genügten, und weil der Abtransport per Bahn infolge des Krieges überall behindert war, sondern wir mussten es erleben, dass Deutschland, mittelst der Lieferung des für uns unentbehrlichen Bedarfes an Kohle und Eisen, auf die Schweiz einen politischen und wirtschaftlichen Druck ausgeübt hat und noch ausübt, wobei wohl zu bemerken ist, dass Deutschland mit diesen Lieferungen uns keinerlei Wohltaten erweist, sondern den eigenen Vorteil, die Hebung der Valuta durch Export entbehrlicher Güter, durch willkürliches Hinaufsetzen der Preise aufzurunden verstanden hat.

Wie wäre es dagegen gewesen, wenn wir via Rhoneschiffahrt Kohle und Eisen z. B. aus England hätten beziehen können, wenn auch zu etwas höheren Preisen, wenn wir also nicht unter dem Machtgebot einer einzigen Bezugsquelle für diese so unentbehrlichen Rohstoffe gestanden wären? Hätten wir dann nicht die verfänglichen Kompensationen zum vornherein ablehnen können, wäre dann nicht die Lebensmittel- und die sonstige Rohstoffversorgung ohne die S. S. S. befriedigend vor sich gegangen und wäre dann der Wucher in- und ausländischer Hyänen an der Volksernährung bei lückenlosen Ausfuhrverboten nicht im Keime erstickt?

Es ist nun allerdings zu hoffen, dass ein solcher Weltkrieg nicht allzuschnell wiederkomme, aber anderseits wäre es eine gefährliche Illusion, zu glauben, dass die reißenden Wölfe sich so schnell mausern und neben Lämmern friedlich weiden werden.

Und da müssen wir feststellen, dass die Rheinlinie bedeutend mehr der Gefahr der Verkehrsunterbindung durch Kriegsereignisse ausgesetzt ist, als die Rhonelinie, wie die geschichtliche Erfahrung gelehrt hat und wie die geographische Lage zeigt.

Deutschland und Frankreich sind einmal historische Feinde. Dann sitzt Holland an den Rheinmündungen, die von England kontrolliert werden können.

Die Rhone dagegen fließt, nach Verlassen der Schweizergrenze, mitten durch unbestritten französisches Gebiet, weit von der italienischen Grenze entfernt. Ein Kriegsfall zwischen Italien und Frankreich ist zudem in Anbetracht der heutigen Waffenbrüderschaft kaum denkbar, zumal die Regierungen beider Länder von der Volksstimmung sehr abhängig sind.

Doch auch in *Friedenszeiten* ist die Zufuhr über die Rhone für die Schweiz mindestens so vorteilhaft, als über den Rhein. Wird doch beim Transit nach und vom Orient der Seeweg über Gibraltar und den stürmischen Ärmelkanal erspart. Besondere Bedeutung erhält dadurch der so aussichtsreiche Handelsverkehr mit Russland, sobald die Dardanellen geöffnet sind, besonders für den Getreideimport und für den Maschinenexport. Doch auch für den Transit nach und von Nord- und Südamerika ist der Seeweg nach Marseille kürzer, als nach Rotterdam.

Allerdings besteht schon auf dem Rheine bis Basel eine ausgedehnte Schiffahrt, wobei deren Fortsetzung bis in den Bodensee für Kähne mit einer Nutzlast von 1000 Tonnen rationell ausgebaut werden kann, während die Rhoneschiffahrt, die in den Anfängen liegt, laut den gemachten Vorstudien für 600 Tonnenkähne eingerichtet werden soll. Dafür ist aber die Linie Marseille-Genf wesentlich kürzer als diejenige Rotterdam-Basel.

Der Grund, warum die Rhoneschiffahrt zurückblieb, liegt in den großen Regulierungskosten, welche Frankreich auf seinem Gebiete zufallen, und im Mangel an Massengütern beim Handelsverkehr zwischen der Schweiz und dem südöstlichen Frankreich. Dagegen sind heute Anzeichen vorhanden, dass Frankreich im eigenen Interesse die Rhoneschiffahrt nach Friedensschluss energisch an die Hand nehmen werde, sei es mit Rücksicht auf das Handels- und Industriezentrum von Lyon, sei es wegen der Bedeutung als Hauptverkehrsader von und zu dem weitverzweigten

Netze von kleineren Binnenkanälen, welche ganz Frankreich durchziehen. Die schwierigere Strecke Lyon-Genf kann nur im Zusammenhang mit dem Ausbau der zahlreichen Kraftwerksprojekte erstellt werden, worunter der riesigen Anlage von Génissiat. Doch die Kohlennot während dem Kriege wird auch hier den Ausbau der Wasserkräfte näher gebracht haben. Sache der Schweiz ist es dann, durch die Abflussregulierung des Genfersees die Schiffahrt, wie auch die Kraftnutzung angemessen zu verbessern.

Endlich werden dann die *wirtschaftlich-politischen Erwägungen* die Sache der Rhoneschiffahrt befördern. Die Nachbarsrepublik hat das größte Interesse, und gab dies bereits zu erkennen, dass die Schweiz nach dem Kriege durch die andernorts vielfach gesperrt sein werdende Handelsexpansion Deutschlands nicht erdrückt werde. Das diesbezüglich beste Gegengewicht ist aber gerade die Rhoneschiffahrt.

Die schweizerischen Freunde der Rhein-Bodensee-Schiffahrt brauchen nun nicht zu befürchten, dass ihre Interessen mit der Rhoneschiffahrt hintangesetzt werden. Denn gerade die Konkurrenzstellung der Rhein- zur Rhonezufuhr wird Deutschland veranlassen, diese letztere um so mehr zu fördern, und zwar weniger auf unsere Kosten als vielleicht bis anhin beabsichtigt war. Es ist dabei weniger an die direkten Beitragsleistungen zu denken, als vielmehr an die folgenschwere deutsche Forderung von Stromabgaben.

Im höchsten schweizerischen Interesse liegt es dann, die Rhein- mit der Rhoneschiffahrt über die Aare zu verbinden. Hiebei wird die Strecke Basel-Koblenz zugleich für die Abzweigung in den Bodensee und die Strecke Koblenz-Brugg zugleich für die Limmatschiffahrt dienen.

Für diese Projekte sind bereits zuverlässige Planunterlagen vorhanden. Dieselben beweisen, dass die Kosten dieser Schiffbarmachung unserer Hauptflüsse relativ sehr niedrig sind, da dieselbe Hand in Hand mit dem Ausbau der rationellen Kraftanlagen durchgeführt werden kann. Nach zuverlässigen Berechnungen betragen die voraussichtlichen Kosten der Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee ca. 80 Millionen Franken und diejenigen der Schiffahrtsverbindung Genfersee-Koblenz ca. 100 Millionen Franken, wobei allerdings die lokalen Hafenanlagen nicht inbe-

griffen sind. Wie bei Straßenanlagen müssen diese Ausgaben nun à fonds perdu gemacht, und nur die Betriebs- und Unterhaltungskosten können der Schiffahrt aufgeladen werden. In der diesbezüglichen Abhandlung der Publikation: *Die Wasserwirtschaft in der Schweiz,* sagt Herr Dr. ing. Bertschinger sehr richtig: „Man behauptet, die Eisenbahn verzinse und amortisiere sich. Das ist nur zum Teil richtig. Es sind enorme Kapitalien beim schweizerischen Bahnbau unverzinslich verloren gegangen. Denken wir nur an die 100 Millionen Staatssubvention an die Gotthardbahn, an die vielen Millionen, die bei der Seetalbahn, der Nationalbahn etc. verloren gegangen sind." Ferner: „Wir geben für Flusskorrektionen jährlich beinahe 10 Millionen Franken aus. Wir besinnen uns kaum, für eine Lötschbergbahn 120, beim zweiten Simplontunnel 40 Millionen Franken usw. auszugeben."

Dabei ist nicht zu übersehen, dass die Bahnen bei andauernder Steigerung des Verkehrs, denselben bei den Hauptlinien schon in einem Jahrzehnte kaum bewältigen können. Der Ausbau nur auf Doppelgeleise und die ewigen Bahnhofserweiterungen kosten enorme Summen. Welche Ausgaben müsste man erst beim Ausbau auf drei und mehr Geleise rechnen? Der Bahnbetrieb würde dabei nur komplizierter und teurer. Ist es da nicht rationeller, den Massengüterverkehr der Schiffahrt zu überlassen, an deren Ausbau die Bahnerweiterungskosten zu verwenden und in der Folge den Bahnen mehr den Personen- und Eilgüterverkehr zu reservieren?

Dadurch werden auch die Kosten des Massengütertransportes im Interesse unserer Volkswirtschaft erheblich vermindert. Nach Berechnungen von Herrn Bertschinger betragen diese Frachtersparnisse bei der projektierten Limmatschiffahrt für den im Jahre 1925 zu erwartenden Verkehr nur für Zürich und Umgebung zirka 2,5 Millionen Franken pro Jahr. Infolgedessen wird Handel und Industrie der Schweiz ungemein befruchtet, da die Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkte dementsprechend gestärkt wird.

Diese Verkehrssteigerung kommt auch dem Ausbau unserer *Wasserkräfte* besonders zugute, von welchen sonst, wie eingehende Berechnungen erwiesen haben, noch in zwei Jahrzehnten im besten Falle ca. 40 % mit einer totalen Leistung von mehr als einer Million PS brach liegen werden. Da die Ausbaukosten bei billigen Wasserkraftanlagen sich auf 600—800 Franken pro PS stellen, so

handelt es sich also um die Belebung von volkswirtschaftlichen Werten im Betrage von schier einer Milliarde Franken, die zum großen Teile zugunsten der Flusschiffahrt gebucht werden dürfte.

Aus diesen Darlegungen ist es für jedermann ersichtlich, dass die projektierte Rhein-Rhone-Schiffahrt der Schweiz die größtmögliche Sicherheit gibt für eine angemessene Versorgung mit Lebensmitteln und Rohstoffen auch in Kriegszeiten, und dass diese zentraleuropäische Wasserstrasse, als die kürzeste Linie für den Massengütertransport zwischen der Nordsee und dem mittelländischen Meere, mit Erfolg die eingangs besprochene Rhein-Donau-Schiffahrt konkurrenzieren und über unser kleines Land einen breiten Verkehrsstrom leiten wird, dessen Vorteile bis zu den Alphütten hinauf spürbar sein werden.

Es ist deshalb zu hoffen, dass unsere maßgebenden Kreise schon heute in weitsichtiger Weise für die kommende Friedenszeit vorsorgen und alle Vorarbeiten treffen werden, um dieses wichtigste Postulat schweizerischer Verkehrspolitik, die Rhone-Rhein-Schiffahrt, nach dem Kriege beförderlichst realisieren zu können.

ANDEST CHR. A. KILLIAS

□□□

DAS LIED

Von BERTHA VON ORELLI

Ein nie gehörter, ergreifender Sang
Umströmt uns mit leidenschaftlichem Klang,
Und immer seh ich im grellen Licht
Mir gegenüber dein bleiches Gesicht.

Stets wilder wird des Liedes Gewalt.
Meine Hand sucht klammernd am Stuhle sich Halt.
Mein Herz schlägt so laut. Ich ertrag's länger nicht
Dich und das Lied in dem flutenden Licht!

Ach, löschte doch aus all der Leuchter Schein
Und ließen die Menschen uns heute allein!
Ach, wären im Dunkeln nur ich und du
Und diese heißen Klänge dazu!