Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 23 (1933)

Artikel: Anschluss an die Rheinschiffahrt
Autor: Krucker, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947774

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

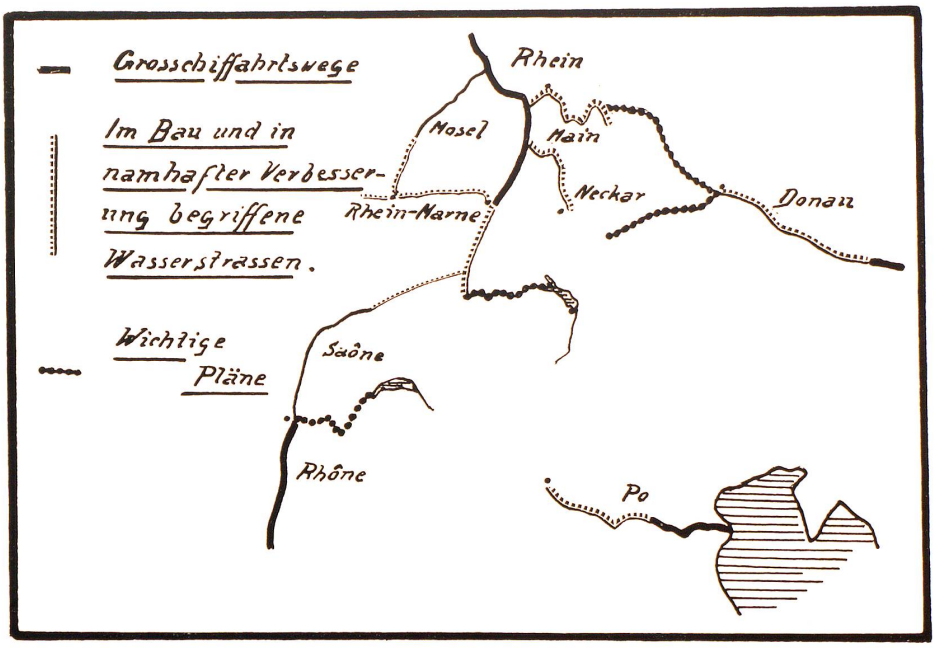
Download PDF: 12.07.2025

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

Anschluss an die Rheinschiffahrt.

Von H. Krucker, St. Gallen.

Rorschach bemüht sich heute im Rahmen seiner städtebaulichen und verkehrswirtschaftlichen Aufgaben zu einem vorsorglichen und guten Plan seiner Ufergestaltung am See zu gelangen. Dabei ist es am Platze, ebenfalls des Programmes der Rhein-Bodenseeschiffahrt zu gedenken und diesen alten Hoffnungen des Seegebietes auch in den Rorschacher Jahresblättern einmal etwas nachzuhangen.



Ueber die technische Durchführbarkeit und den zu erwartenden Nutzen ist bereits soviel geschrieben und gesprochen worden, dass man es dem Schreiber dieser Zeilen gestatte, mit Details darüber zu Hause zu bleiben. Vielmehr ist es ihm nur darum zu tun, hier wieder einmal das grosse Ganze, die gesamthafte Idee, vor dem Leser auszubreiten.

Immer noch gibt es Kreise, welche das Programm der Rhein-Bodenseeschiffahrt als ein wesensfremdes Schemen beurteilen, als Phantasiegebilde, welches wieder zerrinnen kann, als Zukunftsmusik, die unverständliche Töne anschlägt. Und immer wieder vermögen auch Skepsis und Zweifel aufzuschlagen, die ihren Nährboden in der bisher nur langsamen Entwicklung der Oberrheinpläne, ferner in der bleiern auf unserer Zeit lastenden Wirtschaftskrise finden, sehr oft aber auch in eigener, ungenügender Orientierung ihren Grund haben.

Wir weisen diese lässige Deutung und das Unvertrauen zurück. Die Rhein-Bodenseeschiffahrt hat heute nichts mehr Problematisches an sich, sondern sie ist zu einer klaren und festen, wohl durchführbaren Aufgabe herausgewachsen, für die keine Arbeit und kein Opfer mehr verfrüht ist. Heute besitzt Basel seine gut ausgebildete Rheinschiffahrt, die sich in Jahresrekorden einer kaum erwarteten Entwicklung überbietet. Mit ungewohnter Tatkraft und Grosszügigkeit hat Basel sein Ziel erreicht. Es hat damit auch uns den Weg zum rascheren Fortschritte geebnet. Heute ist die Reihe an uns. Der nächste Schritt muss von uns getan werden, wenn wir dafür sorgen wollen, dass die Schiffahrt nicht mit all ihren grossen Vorteilen in Basel hängen bleibt und sich der eminente Wirtschaftsnutzen nicht einseitig bloss an der Nordwestecke unseres Landes häufe. Nachdem das Tor bei Basel geöffnet ist, ist es unsere Generation, und sind es die lokalen und kantonalen Behör-

den unserer Zeit, an die die Aufgabe zur Ausführung des Werkes Basel-Bodensee herantritt. Die Ostschweiz und mit ihr das ganze Land Baden haben treulich am Ausbaue des Rheines nach Basel mitgeholfen; heute sehen sie der Erfüllung und Einlösung von Versprechungen und vertraglichen Verpflichtungen entgegen, die der Schifffahrt zum Bodensee gelten. — So zeichnet sich in Wirklichkeit die Situation ab. Die Rhein-Bodenseeschiffahrt ist keine Utopie und kein Phantom mehr, sondern eine Aufgabe, die in ihrer ganzen Grösse und Deutlichkeit nun vor uns steht und die es anzupacken gilt, wenn wir ihre Erfüllung wollen. Gar nicht gesagt ist es, dass die Schiffahrt auf den Ausbau aller in Zukunft noch wünschenswerten Kraftwerke abzustellen hat; sehr wohl denkbar, dass sie da und dort aus eigener Kraft zu einem ersten Ausbaue und zu einer ersten Durchfahrt gelangen kann. Das ist eine Sache der Untersuchung und des guten Willens.

Man darf sich auch nicht vorstellen, die zu lösende Aufgabe sei zu gross. Die Ostschweiz steht nicht allein. Neben ihr steht Oesterreich, das aus der Rheinschifffahrt sehr vieles zu erwarten hat, stehen die süddeutschen Nachbarländer, stehen die schweizerischen Rheinkantone von Schaffhausen bis Basel, die alle Hand zum Werke bieten wollen. Nur darf man sich nicht der Meinung hingeben, dem Kanton Aargau oder dem Kanton Zürich sei es darum zu tun, die Schiffahrt zum Bodensee hinauf zu bringen. Nein, im Gegenteil vielleicht. — Jeder sorgt und schaut auch hier für sich. Unsere Sorge und unser Bemühen muss es sein, jene unterliegenden Gegenden, die dem fruchtbaren Baslerverkehr bereits näher liegen, die auch in geringerer Wirtschaftsbedrängnis leben wie wir, und die bereits einen Teil des Rheinnutzens in Form von Wasserkraft und Wasserzins abschöpfen, — unser Bestreben muss es sein, diesen unterliegenden Gegenden zu sagen, dass man am See auf die baldige Inangriffnahme des grossen und gemeinnützigen Verkehrswerkes der Rhein-Bodenseeschiffahrt wartet und jede Förderung als freundeidgenössische Hilfe und nachbarliches Verständnis einschätzen wird. Etwas mehr wie bisher muss das Seegebiet den Unterliegern diesen Willen zur Sache bekunden, muss die Fortschritte nicht abwarten, sondern sie verlangen und selbst dafür arbeiten.

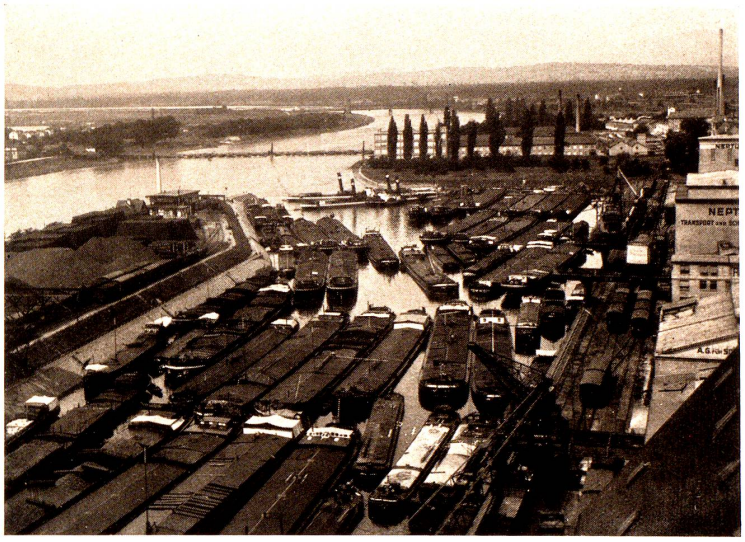
Immer nur kann man darauf hinweisen, dass das Seegebiet gar keinen andern und gar keinen grösseren Entwicklungsgedanken mehr vor sich sieht, wie den Anschluss an den verkehrsmächtigsten und billigsten Transportweg des Kontinents. Mit welchen Mitteln will man einer sonst von Natur selbst spärlich bedachten Gegend bessere Wirkungsmöglichkeit, bessere Erwerbs-, bessere Handelsbedingungen schaffen, als eben dadurch, dass man sie enger an jene Gebiete anschliesst, wo die Bedarfsstoffe und wo die Absatzmärkte liegen? Wer will die Richtigkeit eines solchen Gedankens bezweifeln? Vieles andere baut mehr auf Zufälligkeit, Konjunktur günstigem Geschick, denn auf soliden Grundlagen auf. Von keiner andern Seite wie vom Wasser her haben die weiten Ufergebiete des Sees mehr gleichviel wirtschaftliche Anregungen zu erwarten, für Industrie, für Gewerbe, für Handel und selbst für die Landwirtschaft. Und wenn diese Vorderseite der Schiffahrtsmedaille zeigt, dass Aktivität in der Sache bleibenden Nutzen bringen muss, so lehrt die Rückseite, dass Inaktivität und Gleichgültigkeit nicht bloss einem Verzichte auf den Nutzen gleichkommen, sondern Vernachlässigung, Gefährdung des Bestehenden, Rückschritt bedeuten können. So wie es der Gebirgsbevölkerung schwer geworden ist, Besitztum und genügenden Erwerb gegenüber der günstigeren Talwirtschaft zu wahren, so werden mit der Zeit die ungünstigeren Landgebiete gegenüber den begünstigten Zentren der Bevölkerung, der Wirtschaft, des Verkehrs in den Hintergrund gedrängt. Die äussere Ostschweiz hat in der Beziehung eine recht exponierte Stellung und es sollte ihr wahrlich die Erkenntnis nicht schwer fallen, dass sie gar nichts versäumen darf, was ihre wenig günstige Wirtschaftslage einigermassen stärken und aufbessern kann. Unsere Pflicht späteren Generationen gegenüber ist es, vorzusorgen.

Und alles das greift nicht allein hinein in den Bereich des Gewerbes und der Industrie, in den Bereich der behördlichen Aufgaben, sondern ist Sache, die die Allgemeinheit berührt und angeht.

Wenn man sich heute auch über den Zeitpunkt der Fertigstellung der Schiffahrt zum Bodensee noch streiten mag, so steht es für uns fest, dass sie kommen wird. Heute ist der Rhein bis Basel auf 800 km der Schifffahrt erschlossen. 1890 besass Mannheim den Endhafen; 1910 war er in Strassburg; heute ist er in Basel. Natürlicher Endpunkt des ganzen Systems wird aber nicht Basel und wird nicht Brugg sein, sondern einzig die grosse Fläche des Bodensees mit dem nach allen Seiten ausstrahlenden und sich weitenden Einzugsgebiet und mit der Befriedigung der Bedürfnisse nicht allein eines kleinen Teiles der Schweiz, sondern auch der zentral- und ostschweizerischen Gegenden und der Befriedigung der Ansprüche einer Mehrzahl von Ländern (Süddeutschland, Oesterreich, aber auch Frankreich), die aus einer Schiffahrt bloss bis Basel keinen oder wenig Nutzen ziehen. Ab Rheinfelden bis Schaffhausen gilt es knapp 100 km auszubauen, wobei sich weitere 100 km Schifffahrtsstrecken ohne einen Rappen Mehraufwendung bis Bregenz anschliessen. Der herrlichste und nutzreichste Strom Europas, an dessen Ausbau schon Generationen gearbeitet haben, wird bei Anschluss des Sees eine schiffbare Länge von rund 1000 km haben.

Ueberblicken wir noch kurz die Summe von Arbeit und Anstrengungen, die andere Völker auf sich nehmen, um sich den Rhein in immer ergiebigerer Weise nutzbar zu machen und werden wir dadurch inne, dass wir mit unseren berechtigten Bestrebungen nicht allein stehen. In den rheinischen Meerhäfen, am Niederrhein und am Mittelrhein, überall ist man daran, die Wirtschaften der Länder mehr und enger an den Rhein zu

ketten. Für Antwerpen und das ganze belgische, rohstoffreiche Hinterland liegt darin eine Entwicklungsfrage; für den belgischen Staat eines der wichtigsten aussenpolitischen Probleme. Dem gleichen Ziele strebt Amsterdam zu, das wegen ungenügender Verbindung zum Rhein fast seinen ganzen Mineralölimport an das vorläufig den eigentlichen Rhein-Seehafen bildende Rotterdam abtreten musste. Das holländische Kohlengebiet baut seine Rheinbeziehungen aus und diese und die belgische Konkurrenz hinwieder haben den aussichtsreichen Plan einer Kanalverbindung des deutschen Aachener-Kohlenbeckens an den Rhein aufkommen lassen. Heute ist der Mittellandkanal vom Rhein zur Elbe im Bau, ist die Grosskanalisierung von Neckar und Main auf vorläufig je 100 km im Gange. Der französische Osten hat seine ganze Verkehrspolitik zum Rhein gerichtet; er verbessert und elektrifiziert seine Anschlüsse zu Wasser. Erinnern wir noch an den gegenwärtigen 60 Millionen-Ausbau des Rheinstromes selbst zwischen Strassburg und Basel, so bekommt man ein ungefähres Bild davon, wie sehr alle Uferstaaten zu engerer Verbindung mit dem Flusse, zu besserer Nutzung seiner Verkehrsvorteile drängen und wie sehr die wirtschaftliche Macht des rheinischen Verkehrssystem von Jahr zu Jahr wächst. Nicht nur zu oberst treibt der Baum kräftige Sprossen, sondern auch die Seitenäste greifen immer weiter in den mitteleuropäischen Wirtschaftsraum aus, den ganzen in seiner Naturkraft und Naturwirkung unvergleichlichen Organismus weiter stärkend. Sorgen wir dafür, dass auch wir uns diesem lebensvollen Organismus anschliessen, dass wir durch ihn zu Licht und Luft getragen werden; hüten wir uns abseits zu stehen; denn in seinem gewaltigen Schatten würden wir zum mindesten keine Erleichterung unseres wirtschaftlichen Daseins zu erwarten haben.



Basel: Rheinhafen Kleinhüningen. 1931.

Auf dem Markt in Appenzell.

Zeichnung von C. Böckli.