Zeitschrift: Schweizerische Monatshefte für Politik und Kultur

Herausgeber: Genossenschaft zur Herausgabe der Schweizerischen Monatshefte

Band: 1 (1921-1922)

Heft: 2

Artikel: Die internationale Verkehrskonferenz in Barcelona und die Binnen-Schiffahrt

Autor: Frey, Jean Richard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-153988

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: 13.07.2025

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

Schweizerische Monatshefte
✦ für Politik und Kultur ✦

Verlag der Genossenschaft zur Herausgabe der Schweizerischen Monatshefte für Politik und Kultur, Basel. = Schriftleiter Dr. Hans Oehler.
Bezugspreis Fr. 16.— für das Ganzjahr; Fr. 4.25 für das Vierteljahr. Einzelhefte Fr. 1.50. Ueber die Bezugsbedingungen für das Ausland gibt der Verlag Auskunft.
Bezug durch den Buchhandel oder direkt beim Verlag Basel, Wielandsplatz 3. Die Bestellung beim Verlag erfolgt am besten durch Einzahlung des Bezugspreises auf unsere Postcheck-Rechnung V 5125, Basel. Bestellungen aus dem Auslande nur direkt beim Verlag.

1. Jahrgang | Mai 1921 | Heft 2

Die internationale Verkehrskonferenz in Barcelona und die Binnen-Schiffahrt.

Von
Jean Richard Frey = Basel.

Die französische Revolution hat unbestrittenermaßen manchen vorzüglichen Gedanken in die Welt gesetzt. Einer von diesen war die Freiheit der Schiffahrt auf den Flüssen. Im September 1792 hat die französische Republik feierlich erklärt, daß der Lauf der Flüsse unveräußerliches Gemeingut der an ihnen liegenden Uferstaaten sei, und daß keine Nation, ohne Unrecht zu begehen, für sich das ausschließliche Recht auf die Benützung eines Wasserweges unter Ausschluß der andern Uferstaaten in Anspruch nehmen könne; solche „Rechte" seien nur die Ueberbleibsel feudaler Servituten oder zum mindesten die Ueberbleibsel eines bedenklichen Monopols, das nur auf der Gewalt und auf der Zustimmung aus Ohnmacht gegründet sei. Ein solches „Recht" sei daher jederzeit revokabel, weil die Natur keine Privilegien kenne und die Rechte des Menschen unverjährbar seien, und es müsse daher die französische Republik verlangen, daß überall, wo die Protektion ihrer Waffen hinreiche, die volle Freiheit wieder hergestellt werde.

Frankreich hatte bald darauf Gelegenheit, die praktische Anwendung dieses freiheitlichen Grundsatzes zu verfechten, denn die Freiheit der Rheinschiffahrt war eine der französischen Forderungen, welche das Direktorium den französischen Bevollmächtigten für den Rastatter Kongreß auf den Weg gab. Ein Erfolg war der Idee vorläufig jedoch nicht beschieden, weil dieser Kongreß 1799 resultatlos verlief und nur zur Wiederaufnahme der Feindseligkeiten führte. Er kam aber doch. Als nämlich der Vertrag von Lunéville 1801 den Franzosen das linke Rheinufer überließ, gab das Napoleon den Anlaß, mit Deutschland über die vollständige Aufhebung aller Schiffahrtsabgaben auf dem Rheine zu unterhandeln, und diese Verhandlungen zeitigten

den Reichs-Deputations-Hauptschluß (Diète germanique) vom 25. Februar 1803, in welchem sich Deutschland und Frankreich dahin einigten, daß die Schiffahrt auf dem Rheine frei sein solle, daß aber die beiden Länder befugt sein sollten, gemeinsam von den Schiffen einen Oktroi zu erheben, der in seiner Gesamtheit die aufgehobenen Schiffahrtsabgaben niemals übersteigen dürfe. Als dann in den nächsten Jahren Holland unter das Protektorat des französischen Kaisers fiel, proklamierte Napoleon am 31. Oktober 1810 die Freiheit der Rheinschiffahrt auf dem ganzen Laufe des Rheins.

Dieser selbe Geist der Freiheit der Ströme und der Freiheit des Verkehrs schwebte auch über dem Pariser Friedensvertrag vom 30. Mai 1814, der in Art. 5 die Freiheit des Rheines formell sanktionierte, und über den Politikern, die im Jahre darauf durch den Wiener Vertrag die politischen Dinge auf unserem Kontinent neu ordneten. Die Wiener Schlußakte vom 9. Juni 1815 hat in ihrem Art. 108 und 109 folgende fundamentale und von geradezu prophetischem Verständnis für die künftigen Verkehrsbedingungen getragenen Grundsätze aufgestellt: „Die Mächte, deren Staaten durch den gleichen schiffbaren Fluß getrennt oder durchflossen werden, verpflichten sich, alles gemeinsam zu regeln, was Bezug auf die Schiffahrt hat. Die Schiffahrt ist in allen diesen Flußläufen von dem Punkte, wo jeder von ihnen schiffbar ist, bis zu seiner Mündung vollständig frei und darf zu Handelszwecken niemandem verboten werden."

Mit Recht hat der japanische Gesandte in Brüssel an der Transitkonferenz in Barcelona, wo er als Vizepräsident amtete, darauf hingewiesen, daß die Friedenskonferenz von Paris beim Beginn ihrer Verhandlungen beschlossen habe, das Werk von Wien wieder aufzufrischen und die freiheitlichen Ideen im Verkehrswesen auch im Versailler Friedensvertrag weiterleben zu lassen. Sie hat in Art. 23 des Völkerbundpaktes folgende Bestimmung aufgenommen: „Unter Vorbehalt der Bestimmungen der schon bestehenden oder künftig abzuschließenden internationalen Uebereinkommen und im Einklang mit diesen Bestimmungen übernehmen die Bundesmitglieder folgendes: e) sie werden die nötigen Anordnungen treffen, um die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr sowie die gerechte Regelung des Handels aller Bundesmitglieder zu gewährleisten und aufrecht zu erhalten mit der Maßgabe, daß die besonderen Bedürfnisse der während des Krieges 1914 bis 1918 verwüsteten Gegenden berücksichtigt werden sollen." Der Versailler Friedensvertrag hat es also dem Völkerbund übertragen, den aus dem Wiener Vertrag resultierenden freiheitlichen Geist im Verkehrswesen auszubauen und praktisch zu betätigen, und es war auch der Völkerbund, der in Ausführung der erwähnten Bestimmung die internationale Verkehrskonferenz in Barcelona einberufen hat. Es waren die Vertreter von 35 Staaten, die in den Monaten März und April während sechs Wochen in Barcelona die internationalen Verkehrsfragen besprochen haben, und hier soll nun geprüft werden, ob die Resultate dieser Verhandlungen, soweit sie sich auf die Binnenschiffahrtsfragen beziehen, sich in Bezug auf die Freiheit und die Internationalität mit dem Geiste zu messen im Stande sind, der über den Wiener Beschlüssen waltete.

Schon in der Sonderkommission für die Schiffahrtsfragen hat es sich deutlich warnehmen lassen, daß ein starkes Hervortreten des Nationalismus einem Internationalismus in bestimmten Materien hinderlich im Wege stehen wird. Wie Tag und Nacht standen sich sofort zwei grundverschiedene Auffassungen gegenüber: die eine verlangte in weitsichtiger und großzügiger Weise die Aufstellung einer allgemeinen Definition als Maßstab für die Entscheidung, welche Wasserstraßen inskünftig als internationale zu bestimmen und zu klassifizieren seien, und die andere — eine Mischung von imperialistischen Ideen und zaghaften Bedenken — verlangte eine namentliche Aufzählung der zu internationalisierenden Wasserwege, damit ein für allemal festgestellt sei, auf welchen Wasserstraßen regional-nationale Herrschaft sich allen eventuellen künftigen Begehren des Völkerbundes verschließt. Selbst nicht einmal die Erfahrungstatsache, daß internationalisierte Wasserstraßen mit dem ihnen zu Grunde liegenden viel freieren Verkehr verkehrsanziehend wirken, konnte der besseren Einsicht die Wege weiten. Daß namentlich England und Japan sich der weitherzigeren Ansicht anschlossen und für eine allgemeine Definition eintraten, erregte bei den Franzosen den Verdacht, daß sich diese Staaten Expansionsgelüsten im Innern unseres Kontinentes hingeben, und dieser Verdacht ließ bei ihnen die Einsicht nicht aufkommen, daß gerade Frankreichs Verkehr und Frankreichs Seehäfen aus der praktischen Betätigung wirtschaftlicher Expansionsgelüste überseeischer Staaten den größten Vorteil zu ziehen im Stande wären. Anderseits aber befürchteten die Franzosen, daß die allgemeine Definition der Internationalisierung der Rhone rufen würde, in welcher sie eine Gefahr für die Wasserstraßen Marseille-Straßburg wittern und ein Mitverhandlungsrecht der Schweiz in Rhoneschiffahrtsangelegenheiten. Daß die internationale Regelung der Schiffahrtsfragen auf einem Flusse niemals die staatliche Machtsphäre beeinträchtigt, wie sich dies seit Jahrzehnten auf dem Rheinstrom erwiesen, spielte dabei gar keine Rolle. Wo aber fremde Flaggen auf einem Strome als Bastarde betrachtet werden, kann die Schiffahrt sich niemals entwickeln und diese fundamentale Wahrheit wollte man auf dieser Seite nicht erkennen.

Gegen die allgemeine Definition wendete sich auch Polen, das von ihr die Internationalisierung der Weichsel bis ins Innere des Landes befürchtet, und Rumänien, dem das Mitspracherecht anderer Staaten auf der ausgesprochen internationalen Stromwasserstraße der Donau ein Dorn im Auge ist und das die vorzügliche Lage als Staat an der Mündung zum eigenen Vorteil und zum Nachteil der weiter oben liegenden Uferstaaten ausbeuten möchte. Man kann sich eben nirgends dazu herbeilassen, zu Gunsten des Völkerbundes Opfer zu bringen, mögen diese Opfer noch so klein sein und mögen sie auch anderseits durch gewisse Vorteile wettgeschlagen werden. Auch die Vertreter Südamerikas mit Ausnahme von Brasilien lehnten die allgemeine Definition ab, weil unter den verschiedenen südamerikanischen Staaten schon lange Zeit Uebereinkommen zur Regelung der Schiffahrt auf den Strömen bestehen, die sie nicht abgeändert haben wollen, weil die verschiedenen Staaten bei der eigentümlichen Hydrographie Südamerikas, bei den enormen Distanzen und bei den großen Schwierigkeiten, die sich der Erstellung von Verkehrswegen dort entgegenstellen, gut mit

diesen Uebereinkommen gefahren sind. Alle diese Uebereinkommen gehen allerdings in der Freiheit der Flagge nicht so weit, als es im Geiste des Völkerbundpaktes oder des Wiener Vertrages liegt, denn sie gewähren die vollkommene Schiffahrtsfreiheit nur den eigentlichen Uferstaaten, dritten Staaten gegenüber aber nur eine fakultative Schiffahrtsfreiheit, d. h. eine Freiheit, aus der keine Rechte abgeleitet werden können. Die Befürchtung, daß diese fakultative Schiffahrtsfreiheit durch die Internationalisierung der südamerikanischen Ströme in eine absolute umgewandelt werden könnte, hat die südamerikanischen Staaten veranlaßt, die allgemeine Definition abzulehnen.

Zu den ablehnenden Staaten gehört aber auch Italien, das nur in Bezug auf einen einzigen Fluß, den Tessin, sich in der Frage der Internationalisierung vernehmen lassen konnte, denn fast überall liegt die Grenze des Landes im Quellgebiet der Flüsse auf der Wasserscheide oder die Flüsse sind in ihrem oberen Laufe nicht schiffbar und kommen daher für die Internationalisierung überhaupt nicht in Betracht. Schon der Umstand, daß Italien gegenüber der Schweiz eine ausgesprochen aktive Handelsbilanz mit einem Plus von über 100 Millionen aufweist, und weiter der Umstand, daß sein Export nach den an der Rheinschiffahrt interessierten Staaten erweiterungsfähig ist, sollte es veranlassen, die Verkehrsmöglichkeiten nach und von Norden möglichst zu erweitern. Durch eine weitherzige Auffassung und Verwirklichung der Freiheit der Schiffahrt auf dem Tessin und dem Po wäre dies ohne weiteres zu erreichen. Statt dessen aber haben die italienischen Delegierten in Barcelona nichts unterlassen, um eine eventuelle Internationalisierung des Tessin zu hintertreiben, und der Italiener Bignami hat erklärt, daß Italien nur einer Konvention zustimmen könne, die unter den internationalen Wasserstraßen nur diejenigen aufführe, welche in ihrem heutigen Zustande den vom Meere abgeschlossenen Staaten den Zugang von diesem mit größeren Gütermengen gestatte. Damit sollte der Tessinfluß von der Internationalisierung ausgeschaltet werden. Der Tessin aber ist eine alte Wasserstraße und hiefür stehen uns, wie ich schon in einem Artikel in den „Basler Nachrichten" dargetan habe, sogar italienische Gewährsmänner zur Verfügung. In jenem Artikel führte ich folgendes aus:

„So schreibt Leopoldo Candiani in seiner kürzlich erschienenen populären Broschüre über die Binnenschiffahrt: ‚Außer dem Tevere und dem Arno betrachten die alten Schriftsteller als schiffbar auch den Mincio, den Oglio, den Adige, den Ticino und namentlich den Po.' Candiani weist ferner darauf hin, daß im achten und neunten Jahrhundert Pavia am Ticino eine der ersten Stellen im Flußhandel einnahm, und daß der Ticino, belebt durch zahlreiche Häfen und durchfurcht von Barken, die gegen den Lago Maggiore und in entgegengesetzter Richtung gegen den Po fuhren, die natürliche Straße für jenen ganzen Verkehr war, zu dessen Entwicklung die Tatsache beigetragen habe, daß sowohl in der langobardischen Periode (568—773) wie in der Folge während der Karolingerzeit Pavia die Hauptstadt des italienischen Königreiches war, wo die hohe Geistlichkeit mit dem Hofe verhandelte. Der in den Jahren 1177—79 von den Mailändern erstellte und unter dem Namen Ticinello bekannte Bewässerungskanal teilte sich bei Abbiategrosso in zwei Teile, von denen der gegen Mailand laufende

den Namen Naviglio erhielt, weil er die Aufgabe hatte, die Barken vom Ticino nach Mailand zu befördern. Im Jahre 1497 wurde unter Lodovico il Moro und unter Leitung Leonardo da Vinci zur Schaffung einer regelmäßigen Schiffahrtsverbindung von der Adda zum Ticino die Fossa Interna erstellt, ein mit Schleusen versehener Kanal. Unter der spanischen Herrschaft ging die Schiffahrt in Oberitalien einem allgemeinen Niedergang entgegen, und erst 1600 machte man sich wieder daran, die Wasserstraßen in Gang zu bringen, aber es fehlten damals die nötigen Fonds. Erst Napoleon nahm die Sache wieder ernsthaft auf und nach ihm die Oesterreicher, so daß von 1819 an die Kähne wieder über den Naviglio von Mailand nach dem Ticino fuhren und zwar Kähne von 350 bis 800 Zentner Fassungsvermögen. Im Jahre 1900 ernannte das italienische Ministerium für öffentliche Bauten eine Kommission unter Romanin-Jacour zur Prüfung der Weiterentwicklung der Schiffahrt und 1903 eine zweite Kommission mit derselben Aufgabe unter Severino Casana. Diese Kommission veröffentlichte 1908 das Resultat ihrer Untersuchungen. Darin wird für das Po-Tal vorgeschlagen: 1. Die Schiffbarmachung des Po bis zur Mündung des Tanaro und die Vertiefung der Adda und des Ticino auf zwei Meter zur Aufnahme von 600 Tonnen-Kähnen und 2. Erstellung von drei Kanälen, ausstrahlend vom Hafen von Mailand, davon einer direkt zum Lago Maggiore, für 600 Tonnen-Kähne."

Allerdings ging dieser Verkehr nicht mit den heute gebräuchlichen großdimensionierten Schiffstypen vor sich, sondern mit den seiner Zeit üblichen, und wenn sich die frühere Schiffahrt nicht im modernen Sinne weiter entwickelt hat, so ist das einmal auf den Umstand zurückzuführen, daß sich der Fluß nicht wie andere den modernen Fahrzeugen angepaßt hat, und dann auf den Umstand, daß dem Flusse beträchtliche Wassermengen zur Krafterzeugung abgezapft wurden. Es zeigen sich also auch in Italien die gleichen ängstlichen Bedenken, es könnte die Internationalisierung des Tessin sich als Eingriff in die staatliche Machtsphäre des Landes erweisen, und auch hier wie anderswo die beinahe krankhafte Abneigung gegen ausländische Regungen innerhalb der Landesgrenzen, das hermetische Abschließen gegen außen in einer Zeit, die wie keine andere vorher auf die weitestgehenden internationalen Beziehungen angewiesen ist.

Kein Wunder, daß bei einem solchen Geiste die freiere Auffassung, wie sie von England, Japan, Brasilien, Griechenland und von den vom Meere abgeschlossenen Binnenstaaten wie die Schweiz vertreten wurde, nicht aufkommen konnte und daß es schließlich zu einem Kompromiß kam, der nie und nimmer demjenigen entsprechen kann, was die Bestimmungen der Wiener Schlußakte im Interesse der Gesamtheit der europäischen Staaten forderten. Es wurde der Entwurf einer Konvention angenommen, wonach als internationale Flüsse bezeichnet werden: 1. solche, für welche eine internationale Kommission besteht, und 2. solche, die von den Regierungen der Uferstaaten als internationale bezeichnet werden. Diese Konvention bedeutet gegenüber der Wiener Auffassung einen bedenklichen Rückschritt und gestattet keine weitgehenden Hoffnungen auf eine segensreiche und großzügige Tätigkeit des Völkerbundes. Die Konferenz von Barcelona hat wieder einmal

gezeigt, daß im Völkerbunde das Gefühl der Solidarität vollkommen fehlt, daß sich aber an seiner Stelle das gegenseitige Mißtrauen im Vollen auswirkt.

Während alle Welt von der internationalen Verkehrskonferenz in Barcelona eine allgemeine und internationale Regelung der hier berührten Fragen erwartete, ist das Resultat der langen Verhandlungen eigentlich nicht mehr als eine Verkehrsregelung auf einigen Strömen im Westen des europäischen Festlandes, die größtenteils bereits ein internationales Statut hatten. Und zu diesem Zwecke kamen, wie das Rotterdamer „Algemeen Handelsblad" ausführt, Abgesandte aus der ganzen Welt zusammen und spielten Staaten eine leitende Rolle, die keinen Augenblick daran dächten, die unter ihrer Souveränität befindlichen Wasserwege trotz ihrer großen Bedeutung für den internationalen Verkehr einem ähnlichen Regime zu unterwerfen. Im Grunde genommen ist das Resultat von Barcelona in Flußschiffahrtsfragen nichts anderes als eine Sanktionierung des Friedensvertrages von Versailles und es zeigt sich auch hier, daß der Völkerbund nichts anderes ist als ein weiteres Organ zur Ausführung der Friedensverträge.

Die Weltpolitik im Zeitalter des modernen Imperialismus im Spiegel einer schweizerischen Darstellung.

Von

Hermann Bächtold - Basel.

Man wird es begrüßen, wenn mitten unter den sich mehrenden zusammenfassenden Darstellungen der hohen Politik neuester Zeit auch eine schweizerische sich meldet. Man wird sich zwar der Tatsache erinnern, daß die Darstellung großer internationaler Verhältnisse aus verständlichen Gründen nicht gerade eine Stärke unserer einheimischen Geschichtschreibung ist. Aber man wird einem solchen Buche mit dem günstigen Vorurteil begegnen, es werde einen besonders hohen Grad von Objektivität aufweisen. Das Buch, um das es sich hier handelt, ist unter dem Titel „Weltgeschichte der letzten hundert Jahre, 1815—1920" kürzlich bei Schultheß & Co. in Zürich erschienen und von Eduard Fueter geschrieben. Wir widmen denjenigen Partieen, die die letzten 50 Jahre behandeln, hier eine ausführlichere Besprechung.

Fueter legt uns sein Buch mit einer scharfen Abfertigung der bisherigen „Weltgeschichten" vor: „Was sich bisher Weltgeschichte nannte, war nicht mehr als ein Konglomerat." Es war eine äußerliche Zusammenfügung von Begebenheiten der einzelnen Erdteile, ein bloßes Nebeneinander. „Die vorliegende Darstellung hat sich eine andere Aufgabe gestellt. Sie nimmt