

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Band:** 64 (1972)  
**Heft:** 8-9

**Artikel:** Gedanken zur Entwicklung der Schifffahrt im EWG-Raum und in der Schweiz  
**Autor:** Wanner, Heinrich  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-920971>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.11.2024

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

Die Mannheimer Akte vom 17. 10. 1868 darf als grosse Vorläuferin der europäischen Gemeinschaften betrachtet werden. Es war ein grosszügiger und weit vorausblickender Entschluss, die Freiheit der Rheinschifffahrt zu proklamieren. Die Rheinzentralkommission ist die erstgeborene «europäische Integrations-Behörde». Ihr Sitz in Strassburg entwickelte sich zum «Exerzierplatz des Vorunterrichts» zur Europäischen Gemeinschaft.

Heutzutage hat die «alte» Rheinzentralkommission Mühe, sich gegenüber ihren «jüngeren, sehr vitalen Geschwistern» der europäischen Zusammenarbeit zu behaupten. Mit der generellen Vereinheitlichung von Arbeitsbedingungen und Sozialfürsorge in der EWG schwinden zwangsläufig Sinn und Interesse der EWG-Staaten an einer speziellen Regelung dieser Verhältnisse in der Rheinschifffahrt. Für die Schweiz, die wohl der Rheinzentralkommission, nicht aber der EWG angehört, ergeben sich dadurch Probleme, die nicht unlösbar, aber mühsam sind.

Rheinschifffahrt und Binnenschifffahrt sind nicht identisch. Die Mannheimer Akte befasst sich nur mit der Schifffahrt auf dem Rhein, seinen Neben- und Ausflüssen. Für die EWG-Staaten bildet die Rheinschifffahrt nur einen, wenn auch wichtigen Teil der Binnenschifffahrt, die auch auf andern Flüssen und auf künstlichen Kanälen betrieben wird. Im Bestreben nach umfassender Vereinheitlichung liegt deshalb der EWG die Binnenschifffahrt als Ganzes näher als die Rheinschifffahrt als Teilgebiet. Dieser Tatsache ist es beispielsweise zuzuschreiben, dass die von der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt seit vielen Jahren angestrebte Marktregulierung durch die Möglichkeit vorübergehender Stilllegung von Schiffsraum zwischen Strassburg und Brüssel hin- und hergeschoben wird.

Noch schwerer wiegt ein weiterer Unterschied: Die Rheinzentralkommission hat aufgrund der Mannheimer Akte die Freiheit der Rheinschifffahrt zu garantieren, während die EWG-Behörden aufgrund des Römervertrages den gesamten Verkehr im EWG-Raum integrieren wollen.

Die Binnenschifffahrt wird deshalb — grundsätzlich übrigens zu Recht — in die Gesamtverkehrsplanung hineingestellt und mit Schiene, Strasse, Rohrleitung und Luftraum als ein bedeutender Verkehrsträger neben andern behandelt. Die Verlagerung von Kompetenz und Verantwortung auf eine höchste Behördenebene führt leider nicht unbedingt auch zur höchsten Objektivität. So machen sich beispielsweise die starken Einflüsse der staatlichen Eisenbahnen auch in der EWG bemerkbar, wenn mit dem Köder der Wettbewerbsgleichheit unter den Verkehrsträgern angestrebt wird, der Binnenschifffahrt die sogenannten Wegekosten voll anzulasten; denn es wird bewusst oder unbewusst übersehen, dass die Startlöcher der Verkehrsträger weit auseinanderliegen, dass insbesondere die staatlichen Eisenbahnen durch den grosszügigen Ausbau ihres dichten Verkehrsnetzes, durch Finanzhilfen, Sanierungen, Defizitübernahme, Steuerfreiheit u. a. m. seit Jahrzehnten bevorzugt werden, während die Binnenschifffahrt in den meisten Ländern eine stiefmütterliche Behandlung erfährt. Auf dem Rhein kommt der Gedanke der Wegekosten-Anlastung sogar mit der Mannheimer Akte in Konflikt; denn die Abgabefreiheit ist ein wesentlicher Teil der Freiheit der Rheinschifffahrt.

### Die Schweiz, einst Drehscheibe Europas

Wie am runden Tisch jeder Platz oben ist, kann sich jedes Land dank der Kugelform unseres Planeten in der Mitte der Welt fühlen. Dass die kleine Schweiz «wenigstens» im Herzen Europas liegen will, lässt sich mit ihrer topographischen Lage und mit der völkischen, sprachlichen und kulturellen Vielfalt ihrer Bewohner einigermassen begründen.

Jedenfalls hat die Generation unserer Grossväter mit bewunderungswürdigem Wagemut die Schweiz verkehrsmässig durch ein dichtes Eisenbahnnetz erschlossen, und selbst vor dem grosszügigen Alpendurchstich am Gotthard

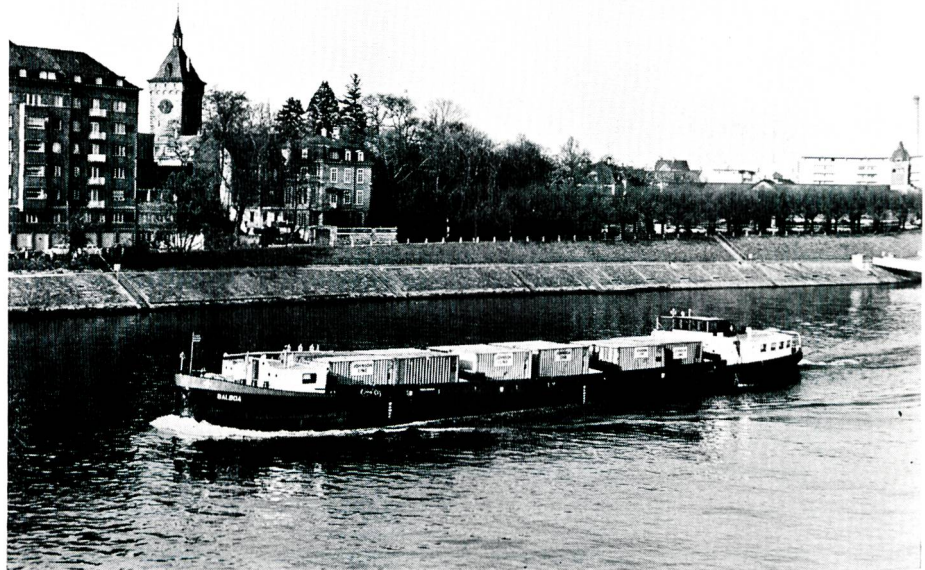


Bild 1  
Baumaterialien sind heute das wichtigste Transportgut der Binnenschifffahrt. MS Schwägalp, neuestes, selbstlöschendes Kiesschiff der BRAGTANK AG mit einer Ladung von 1500 Tonnen



Bild 2

Eine Ladung von 24 Containern zu je 40 Fuss wird durch das Motorschiff «Balboa» der Schweizerischen Reederei AG nach Basel verbracht. Mit diesen viel Raum beanspruchenden Containern ist die Tragfähigkeit des Schiffes allerdings gewichtsmässig ungünstig ausgenützt.



ist sie nicht zurückgeschreckt. Der Slogan von der Schweiz als Drehscheibe Europas war innerlich begründet.

Weitsichtige Persönlichkeiten waren sogar bestrebt, die Schweiz auch in der Binnenschifffahrt zur europäischen Drehscheibe zu entwickeln: Einerseits sollte die Rhone über Genfersee, Enteroches-Kanal, Juraseen und Aare mit dem Rhein verbunden werden. Andererseits bestand die Absicht, den Rhein nicht nur bis in den Bodensee schiffbar zu machen, sondern von dort durch einen Kanal mit der Donau zu verbinden. Dass diese Ideen noch nicht völlig vergessen sind, ergibt sich aus dem ergänzenden Binnenschifffahrtsbericht vom 30. 6. 1971, wo der Bundesrat auf Seite 154 einen Bericht über die Untersuchung dieser Möglichkeiten in Aussicht stellt.

### Die Schweiz wird umfahren

Tatsächlich gehören die Projekte einer Rhein-Rhone- und einer Rhein-Donau-Verbindung über die Schweiz der Vergangenheit an. Die beiden grossen Achsen werden von Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland bereits

vorangetrieben, die Rhone-Rhein-Verbindung über die Saône mit einem Arm zur Mosel und einem zweiten ins Elsass, und die Rhein-Donau-Verbindung über den Main, wobei Nürnberg noch in diesem Jahr erreicht wird.

Die Schiffbarmachung der Mosel mit 14 Staustufen inert sechs Jahren war eine Tat von de Gaulle und Adenauer, ein Vorbild europäischer Gemeinschaft.

Im allgemeinen aber erhält der Wasserstrassenbau weniger Impulse von der europäischen Gemeinschaft als von der nationalen Seehafenpolitik: Marseille strahlt nordwärts auf Rhone und Saône, Hamburg erhält mit dem Nord-Süd-Kanal direkten Anschluss an den Mittelkanal, und die Niederlande sind primär am Ausbau des Niederrheins zu einer ganzjährig vollschiffigen Wasserstrasse interessiert.

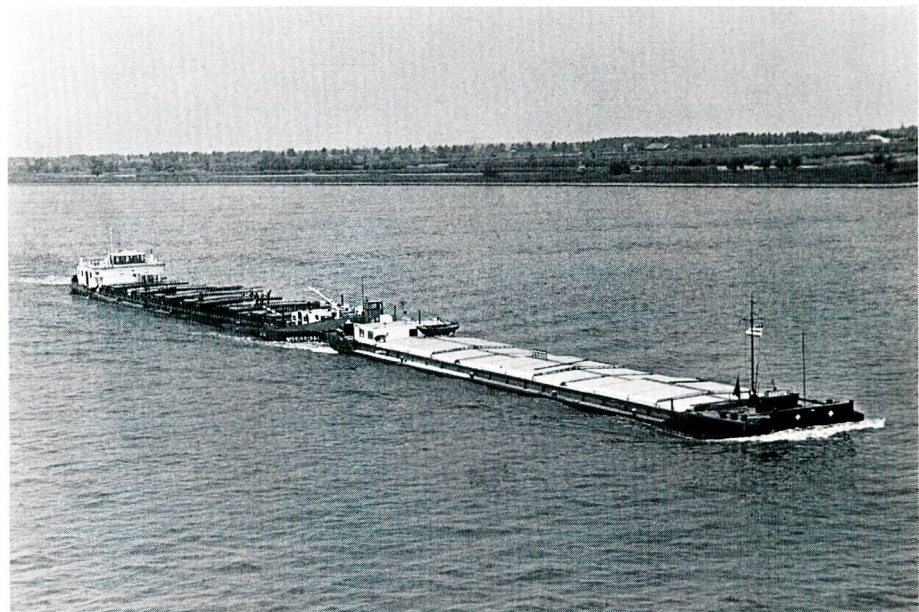
### Die Gefahr verpasster Gelegenheiten

Dem unerschütterlichen Glauben und dem unermüdlichen Wirken von Nationalrat Rudolf Gelpke ist es zu verdanken, dass die Schweiz allen Widerständen zum Trotz in den

Bild 3

Motorschiff «Mississippi» (1595 Tonnen, 1200 PS) der Schweizerischen Reederei AG schiebt den Schubleichter «Sagitta» (956 Tonnen, 170 PS) bergwärts.

Die vorgeschriebene Besatzung des Motorschiffes umfasst 1 Schiffsführer, 1 Steuermann und 1 Matrosen/Motorwart. Der davor gekoppelte Schubleichter erheischt lediglich einen Steuermann als Besatzung. Gegenüber dem reinen Motorschiffsbetrieb mit zwei selbständig fahrenden Einheiten werden somit zwei Mann eingespart. Im Schubverband wird die Ladung von zwei Schiffen befördert.





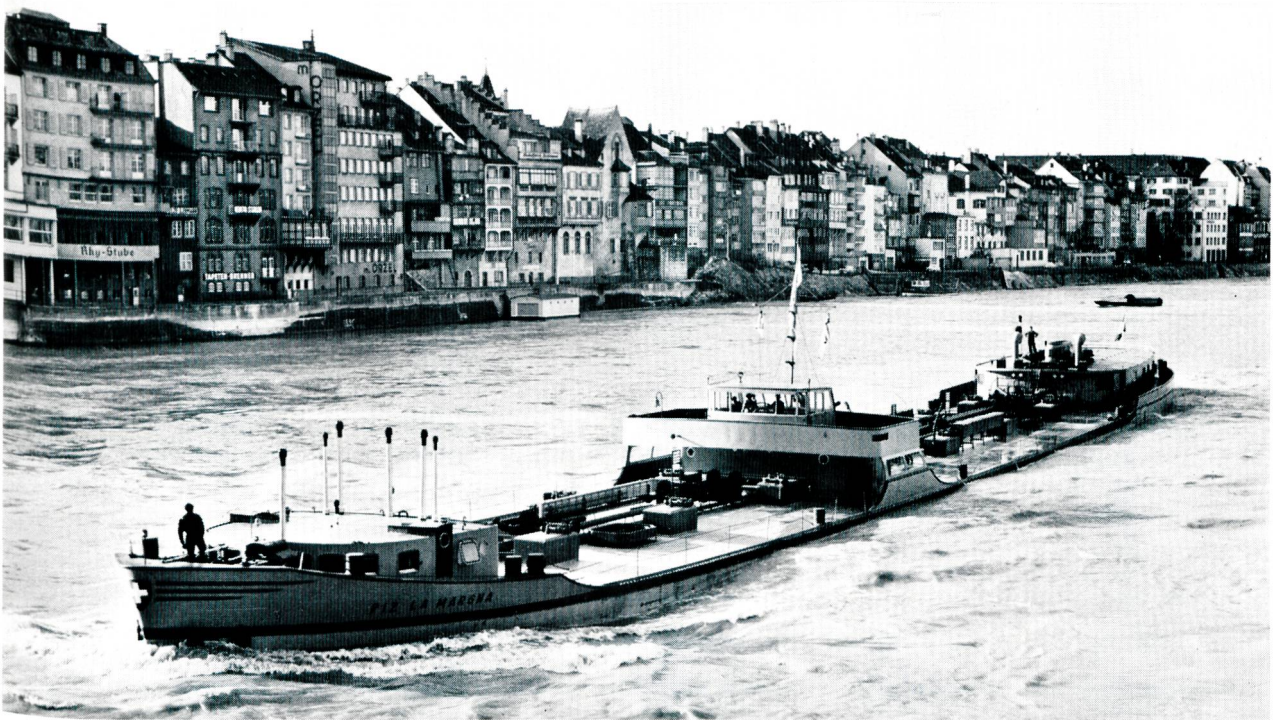


Bild 4 Die schweizerische Energieversorgung basiert heute zu vier Fünfteln auf Mineralöl. Die flüssigen Treib- und Brennstoffe werden zu einem runden Drittel auf dem Rhein eingeführt. — MTS Piz La Margna der BRAGTANK AG mit einer vollen Ladung von 1800 Tonnen.

Rheinhäfen beider Basel Anschluss an das westeuropäische Binnenwasserstrassennetz erhalten hat.

Mindestens zweimal hätte die Schweiz Gelegenheit gehabt, gemeinsam mit ihrem nördlichen Nachbarstaat die Schifffahrt auf den Hochrhein auszudehnen. In den Verhandlungen zum Staatsvertrag vom 28. 3. 1929 über die Regulierung des Rheins von Strassburg/Kehl bis Istein drängte die deutsche Regierung geradezu auf die Schiffbarmachung des Hochrheins bis in den Bodensee, gab sich aber schliesslich mit der verpflichtenden Zusage im bekannten Artikel 6 zufrieden. Am 24. 10. 1963 forderte der Landtag Baden-Württemberg erneut und nachdrücklich, die Schiffbarmachung des Hochrheins in erster Bauetappe bis zur Aaremündung in Angriff zu nehmen und die Voraussetzung für den Endausbau bis zum Bodensee in zweiter Bauetappe zu prüfen.

Ist es nicht widersinnig, einerseits solche Gelegenheiten zu verpassen und andererseits mit Beiträgen von zweimal 30 Millionen Franken den Mittelrhinausbau und die Stauregulierung des Oberrheins mit den beiden zusätzlichen Staustufen Iffezheim und Gamsheim zu erleichtern?

Während im EWG-Raum kostspielige Wasserstrassenprojekte realisiert werden, lässt die Schweiz ihre bereits stauregulierten und für die Schifffahrt ideal vorbereiteten Flüsse Hochrhein und Aare brachliegen.

### Das helvetische Malaise

Die Schweiz hat sich in den letzten Jahrzehnten durch die Entwicklung ihrer Wirtschaft zu einem überdurchschnittlichen Wohlstands- und Sozialstaat emporgearbeitet. Zweifelslos waren damit auch Nachteile verbunden, die erkannt,

gesteuert und nach Möglichkeit vermieden werden müssen. Aber alles emotional verneinen, hiesse das Kind mit dem Bade ausschütten.

Wie kann beispielsweise der wachsende Energiebedarf gedeckt werden, wenn zuerst die Fluss- und Speicher-, dann die thermischen und schliesslich auch die Atomkraftwerke bekämpft werden? Wie wollen wir uns mit Mineralöl versorgen, wenn keine weiteren Raffinerien in unserem Land erstellt werden dürfen? Der einzig gangbare Weg ist die vermehrte Zufuhr raffinierter Produkte über den Rhein in Tankschiffen, nicht nur bis Basel, sondern über Hochrhein und Aare ins Landesinnere. Nur so lässt sich der die Umwelt meistgefährdende Camionverkehr mit seinem hohen Unfallrisiko, seinem Lärm und seiner Luftverunreinigung auf den Kurzstreckenverkehr der Domizilverteilung beschränken, wo er unersetzlich ist.

### Schlagworte und Sachlichkeit

Landesplanung, Umweltschutz und Gesamtverkehrsplanung sind notwendige und richtige Erkenntnisse unserer Zeit. Mit dem Schlagwort ist aber so wenig getan wie mit endlosem Theoretisieren. Notwendig ist nüchterne Sachlichkeit. Kein Schweizer will ja auf Wohlstand, Auto oder Ölheizung verzichten.

Wer eine dezentralisierte Weiterentwicklung unseres Landes mit sparsamer Bodenbeanspruchung für Schiene und Strasse wünscht, wer den Lärm vermeiden, die Luft reinhalten und das Grundwasser schützen will, muss zur Binnenschifffahrt ja sagen. Möge diese Erkenntnis wachsen und der Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt als ältestem und immer noch natürlichstem Verkehrsträger förderlich sein, sowohl im EWG-Raum als namentlich auch in der Schweiz.

Adresse des Verfassers:  
Dr. H. Wanner  
c/o BRAGTANK AG  
Postfach, CH-4000 Basel 19

Bildernachweis:  
Nr. 1 Foto E. Balzer, Basel  
Nrn. 2/3 Foto Joh. Stadhouders  
Nr. 4 Klischee SWV