Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 66 (1974)
Heft: 7

Artikel: Die Schifffahrt im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern
Autor: Töndury, G.A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-921257

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

DIE SCHIFFAHRT IM VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ IN LUZERN

DK 069:656.61/656.62

Am 28. März 1974 fand im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern bei sehr grossem Aufmarsch von Geladenen die feierliche Eröffnung der neu gestalteten Abteilung Schiffahrt statt.

Die Begrüssung entbot alt Bundesrat Dr. Ludwig von Moos (Bern), Präsident des Vereins «Verkehrshaus der Schweiz». Schiffahrt sei auch für unsere Eidgenossenschaft lebendige Geschichte; sie hat teil an ihrem politischen und wirtschaftlichen Schicksal, von längst versunkenen Zeiten an bis zum heutigen lebhaften Verkehr in den Rheinhäfen beider Basel, von den alten Schifferordnungen auf dem Vierwaldstätter- und anderen Seen bis zum Bundesgesetz über die Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge und zu dem im Werden begriffenen Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt. Daher wisse sich auch das Verkehrshaus der Schweiz der Schiffahrt verpflichtet. Gibt es doch Auskunft über den Verkehr aller Arten in unserem Lande, nicht um Geschichte zu dozieren oder Nostalgien zu pflegen, sondern um Zusammenhänge zu zeigen und von der Vergangenheit in die Gegenwart, in die Probleme unserer Generation und die Möglichkeiten der Zukunft zu weisen. Dem Verkehrshaus war es und ist es deshalb ein Anliegen, nun auch der Schiffahrt in den vorhandenen Gegebenheiten den gebührenden Platz einzuräumen.

Der ausgezeichneten Orientierung von Alfred Waldis (Luzern), Direktor des Verkehrshauses der Schweiz, über die neue Abteilung Schiffahrt entnehmen wir auszugsweise folgende Angaben im Wortlaut:

«Unter den Fahrzeugen, die der Mensch im Laufe der Jahrtausende geschaffen hat, nimmt das Schiff zweifellos eine Sonderstellung ein: es gehört zu den ganz wenigen wahrhaft grossen, uralten und doch immer jungen Erfindungen des menschlichen Geistes und verbindet sich wohl am umfassendsten mit seiner Dynamik, seinem Wesen, seinem Streben. Anders als die übrigen Transportmittel, ist das Schiff mehr als nur ein Fahrzeug, das es zu verwenden und zu gebrauchen gilt. Selbst heute noch, im Zeitalter der unpersönlichen Massenfabrikation, trägt jedes Schiff einen Namen, durch den es aus der Anonymität heraustritt und durch den es zu einem Wesen wird, dem Menschen nicht nur zum Gefährt, sondern zum Gefährten. Und von seiner Taufe beim Stapellauf bis zu seinem Untergang auf See begegnet man ihm mit Achtung und Liebe, wie einem Wesen und nicht einer Maschine. Das Schiff, ebensosehr Fahrzeug wie Partner des Menschen, erschloss ihm die Welt: Aufbau und Zerstörung, Gutes und Schlechtes, Handel und Krieg trug es mit ihm in die Weite. Auf ihm und mit ihm gewann er die Ferne, den grossen Horizont und die Weltschau: Es wurde ein Teil seiner Welt — in der Religion, in der Kunst und in der Kultur.

So geht eine geradezu magische Faszination vom Schiff aus — ungebrochen durch die Zeiten bis in unsere Tage. Die Schiffahrt ist heute für die Völker genau so lebensnotwendig, wie sie es für unsere Vorfahren gewesen war. Auch in unserem Lande ist das Schiff im Bewusstsein seiner Bewohner als Verkehrsinstrument und Wirtschaftsfaktor lebendig geblieben, auf den Seen, auf dem Rhein und seit dreissig Jahren auch auf der hohen See.

Es war daher naheliegend, im Rahmen einer Darstellung über die Entwicklung der Verkehrsmittel von Anfang an die Schiffahrt miteinzubeziehen. Als das Verkehrshaus vor fünfzehn Jahren eröffnet wurde, konnte die Schiffahrt, zusammen mit der Luftfahrt und dem Fremdenverkehr, aus finanziellen Gründen zwar nur provisorisch und dank des Entgegenkommens der PTT in einer dieser Verwaltung gehörenden Halle untergebracht werden. Der Umstand, dass diese Halle nun ausschliesslich für die Darstellungen der Postabteilung benötigt wird, hat uns veranlasst, auch für die Schiffahrt einen neuen Standort zu suchen. Im Rahmen unseres Ausbauprojektes, das 1967 mit dem Planetarium Longines eingeleitet und 1972 mit der Halle Luft- und Raumfahrt vorläufig abgeschlossen wurde, war ursprünglich auch eine eigene Halle Schiffahrt vorgesehen. Die seither eingetretenen wirtschaftlichen Veränderungen haben uns aber gezwungen, auf dieses Vorhaben — wenigstens vorläufig — zu verzichten.

Bildernachweis:
Nachfolgende Bilder 1 bis 4
Verkehrshaus der Schweiz,
Luzern.

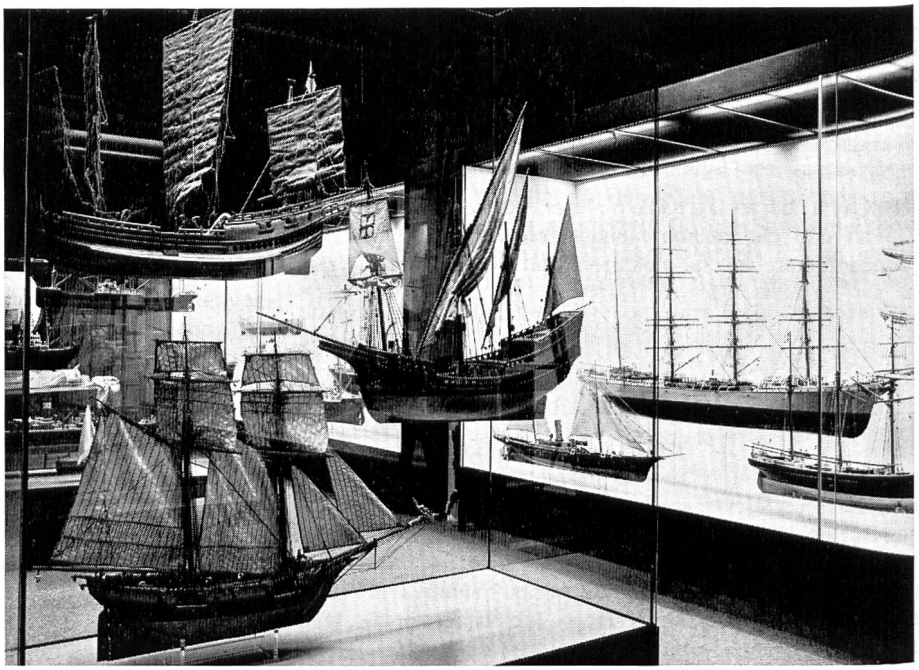


Bild 1
Ausschnitt aus der Sammlung Philipp Keller mit meisterhaft gearbeiteten Modellen von Segelschiffen. Einzelne Modelle sind, da sie aus der Zeit des Baues des Originalschiffes stammen, über 100 Jahre alt und von ausserordentlich hohem Wert.

Um gleichwohl die Schiffahrt und ihre Bedeutung darstellen und der ständigen Nachfrage der Besucher nach einer solchen Ausstellung entsprechen zu können, haben wir uns entschlossen, diese Abteilung im Untergeschoss der Halle Luft- und Raumfahrt neu aufzubauen und sie, nach einem Unterbruch von zwei Jahren, der Oeffentlichkeit wieder zugänglich zu machen. Auf einer Fläche von rund 350 Quadratmetern — ungefähr ein Drittel grösser als vorher — werden nun die verschiedenen Gebiete der Schiffahrt (Binnen-, Rhein- und Hochseeschiffahrt) dargestellt, wobei zur Hauptsache Modelle, Zeichnungen, grafische und fotografische Tafeln, verschiedene Originalgegenstände und audiovisuelle Mittel eingesetzt werden.

Dank der vorbildlichen Zusammenarbeit aller an der neuen Abteilung Schiffahrt beteiligten Gestalter und Aussteller — Behörden, Unternehmen, Private — war es möglich, den Aufbau innerhalb der ausserordentlich kurzen Zeit von weniger als einem Jahr zu verwirklichen.»

Es folgte ein Vortrag von Dr. Henri Zurbrügg (Bern), Direktor des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft und Präsident der Ausstellungskommission zum Thema

Schweizerische Hochsee-, Rhein- und Binnenschiffahrt,

den wir wegen der aufschlussreichen Angaben weitgehend im Wortlaut wiedergeben:

«Die Eröffnung der Abteilung Schiffahrt des Verkehrshauses der Schweiz bedeutet das Ziel langer, gut überdachter Bemühungen. Es gereicht mir deshalb auch zur Freude, alle mit recht herzlichem Dank zu beglückwünschen, die mit Liebe, Fleiss und anstrengender Arbeit mitgeholfen haben, die Abteilung zu gestalten und auf den heutigen Tag zu eröffnen.

In der zur Verfügung stehenden Zeit darf nicht mehr als ein Querschnitt durch die schweizerische See-, Rhein- und Binnenschiffahrt erwartet werden. Dabei kann ich nicht aus eigener Zuständigkeit über das gesamte Thema sprechen. Die Probleme der schweizerischen Seeschiffahrt betreffen in hohem Masse die völkerrechtlichen Beziehungen. Das ist mit ein Grund, warum dieses Sachgebiet vom Eidgenössischen Politischen Departement und von dem ihm zugewiesenen Schweizerischen Seeschiffahrtsamt in Basel betreut wird. In der Rheinhafenstadt befindet sich auch das Schweizerische Seeschiffahrtsregisteramt. Auf der andern Seite gehört die Schiffahrt auf schweizerischen Binnen- und Grenzgewässern, die keine schiffbare Verbindung mit europäischen Wasserstrassen haben, in den Aufgabenbereich des Eidgenössischen Amtes für Verkehr, mit der Einschränkung, dass die verkehrswasserwirtschaftlichen Aufgaben der sogenannten Grossschiffahrt dem Eidg. Amt für Wasserwirtschaft obliegen.

Der mir und meinem Amt näherliegende Sachbereich bildet also gewissermassen den Uebergang zwischen schweizerischer Seeschiffahrt und Schiffahrt auf unseren Binnenseen.

Die ersten Bestrebungen, die Schweizerflagge zur See einzuführen, reichen in die zweite Hälfte des letzten Jahrhunderts zurück. Sie scheiterten damals u. a. am Einwand der Seemächte, dass die Schweiz als Binnenstaat und mangels einer Kriegsmarine nicht in der Lage sei, ihre Handelsflotte zu schützen und auch sonst eine genügende Aufsicht auszuüben.

Eine entscheidende Wendung brachte die allgemeine Verkehrskonferenz von Barcelona im Jahre 1921. Näheres ist in der den Gästen verteilten Dokumentationsmappe enthalten.

Die erforderlichen landesrechtlichen Grundlagen, um Schiffe unter Schweizerflagge auf dem Meere einsetzen zu können, wurden indessen erst während des Zweiten Weltkrieges in aller Eile geschaffen; bereits 14 Tage nach dem Bundesratsbeschluss vom 9. April 1941 wurde das erste Schiff, die «Calanda», in das Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragen. Die während des Zweiten Weltkrieges eingesetzten elf Frachter — es gesellten sich noch zwei Schiffe des Internationalen Roten Kreuzes hinzu — ermöglichten die Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern aus Uebersee.

In der Nachkriegszeit wurde die Frage der Beibehaltung der Hochseeflotte eindeutig bejaht. Anstelle des als Notlösung erlassenen Bundesratsbeschlusses wurde ein alle Gebiete umfassendes Seeschiffahrtsgesetz geschaffen. Es enthält sehr strenge Nationalitätsbestimmungen, um im Konfliktsfalle den Kriegführenden keinen Vorwand für eine Beschlagnahme der Schiffe zu liefern. Während in der Kriegszeit ein Teil der Schiffe Eigentum des Bundes waren und durch ihn betrieben wurden, einigte man sich dahingehend, dass in Friedenszeiten der ganze Schiffsbetrieb der Privatwirtschaft zu überlassen sei.

Die schweizerische Seeschiffahrt hat es im Rahmen der internationalen Konkurrenz nicht leicht. Das Seefrachtgeschäft ist sehr grossen Schwankungen unterworfen. Es ist nicht einfach, Schiffe von einem Binnenland aus bereedern zu müssen, das auf verschiedenen Gebieten, zum Beispiel in bezug auf die nationale Cabotage, keine Gegenseitigkeit bieten kann. Hinzu kommen der immer stärkere Trend zu diskriminierenden Massnahmen, wie Ladungsreservierung für die eigene Flagge seitens verschiedener Länder, Währungsschwankungen, die speziell bei langfristigen Charterverträgen zu grösseren Verlusten führen können und — von den stets zunehmenden Betriebskosten abgesehen — andere nicht vorauszusehende Komplikationen, wie zuletzt die Versorgung der Schiffe mit Treibstoff.

Es liegt zweifellos im Interesse unserer Landesversorgung, im Falle internationaler Krisen über eine gewisse, für Ueberseetransporte geeignete Tonnage zu verfügen. Der Bund hat deshalb bis heute etliche Male, zuerst mit direkten Krediten, dann durch Verbürgung für die von schweizerischen Banken zum Schiffskauf gewährten Darlehen, den Eignern die Beschaffung der Mittel für dieses kapitalintensive Geschäft erleichtert. Dafür steht dem Bund ein Requisitionsrecht zu.

Auf diese Weise ist es gelungen, eine leistungsfähige Handelsflotte zu schaffen und sicherzustellen; sie umfasst heute 28 Schiffe mit insgesamt 365 000 Tonnen Tragkraft.

Ein besonderes Kapitel bildet die Bemannung der Schiffe, die heute selbst in grösseren Seefahrtsnationen auf Schwierigkeiten stösst. Für unser Land ist es im Hinblick auf allfällige internationale Komplikationen von grossem Interesse, die Schiffe weitmöglichst mit eigenen Landsleuten zu bemannen, speziell in bezug auf Kapitäne und Offiziere. Die Ausbildung letzterer wird deshalb ebenfalls durch den Bund unterstützt. Wohl sind auf diesem Sektor bereits erhebliche Erfolge erzielt worden, doch sind die

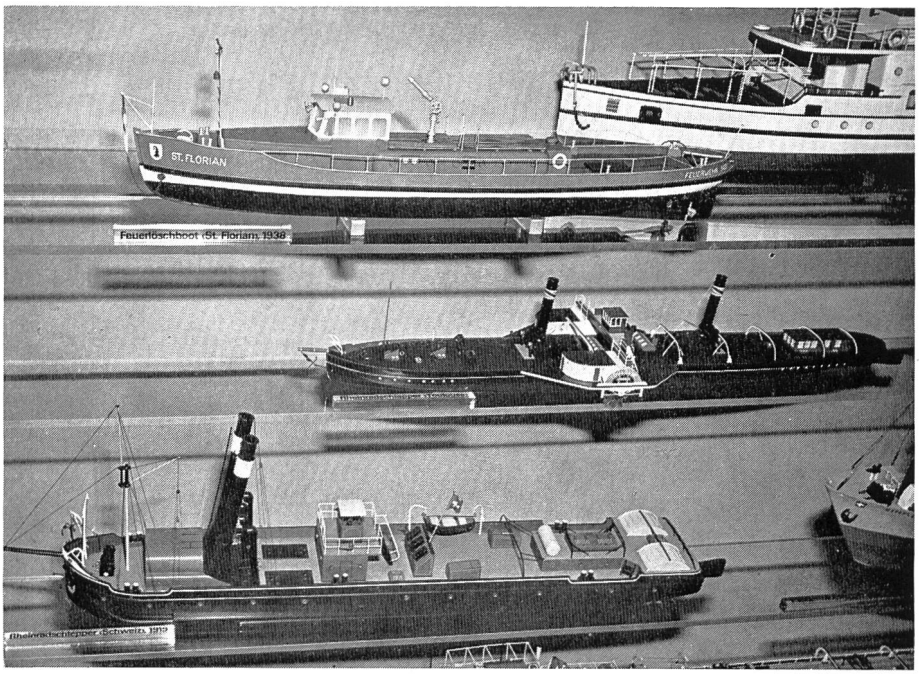


Bild 2
Modelle von verschiedenen Rheinschiffen. In der Mitte der Seitenradschlepper «Toulouse», oben das Feuerlöschboot «St. Florian» und unten der Heckradschlepper «Schweiz».

Lücken, welche durch die Abwanderung in eine Landbeschäftigung usw. entstehen, stets wieder neu zu schliessen; dies ist eher schwierig, angesichts der vielen Möglichkeiten, die sich heute jungen Leuten an Land bieten.

Die Schiffahrtsausstellung soll dazu beitragen, einen weiten Kreis unserer Bevölkerung auf die nicht überall genügend bekannte schweizerische Seeschiffahrt und ihre Beschäftigungs- und Karrieremöglichkeiten aufmerksam zu machen. Diese Zielsetzung gilt auch für die schweizerische Rheinschiffahrt.

Die Bedeutung des Rheins als Wasserstrasse im europäischen Massstab und für unser Land im besonderen kommt im Umfang des Ausstellungsgutes zum Ausdruck. Im Mündungsgebiet des Rheins liegt der weltgrösste Seehafen Rotterdam. Ein dichtes Netz von Wasserwegen gewährleistet leistungsfähige Verbindungen zwischen den ineinandergreifenden Fluss-Systemen von Rhein, Maas und Schelde und den dortigen Nordseehäfen Amsterdam und Antwerpen. Das Hinterland bildet den hochentwickelten westeuropäischen Lebens- und Wirtschaftsraum mit seinen im Weiterausbau befindlichen Wasserstrassen.

Was hat dem Rhein dazu verholfen, Rückgrat des europäischen Wasserstrassennetzes zu werden? Die Gründe sind mannigfaltig und allzu zahlreich, um hier auch nur annähernd vollständig aufgezählt zu werden. Einen davon möchte ich jedoch nicht vorenthalten: den Weitblick von Staatsmännern, welche am Wiener Kongress 1815 die allgemeinen Grundsätze des internationalen Flussschiffahrtsrechtes formuliert haben.

Kernstück ist die Freiheit der Schiffahrt. Sie gilt für alle Staaten, welche dasselbe schiffbare Gewässer trennt oder durchfliesst.

Der andere Grundsatz besteht in der Pflicht der Uferstaaten, durch gemeinsame Vereinbarung alles zu regeln, was auf die Schiffahrt eines solchen Gewässers Bezug hat.

Beide Prinzipien sind korrelativ. Der Grundsatz gemeinsamer Vereinbarung ist indessen von so eminenter Bedeutung, dass er in der Wiener Schlussakte dem Freiheitsgrundsatz vorangestellt wurde. Er wird noch durch die weitere Bestimmung bekräftigt, dass die einmal zustande gekommene gemeinsame Vereinbarung nur noch mit Zustimmung aller Uferstaaten abgeändert werden kann.

Um beide Prinzipien in die Praxis umzusetzen, auszugestalten und weiterzubilden, wurde 1815 die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt geschaffen. Die Lebenskraft dieser ältesten, permanenten europäischen Institution ist so gross, dass sie alle kriegerischen Auseinandersetzungen und politischen Umwälzungen überstanden hat. Sitz der Kommission ist seit Ende des Ersten Weltkrieges Strassburg. Unser Land ist seit 1921 Mitglied[1].

Die Ausübung des Freiheitsrechtes auf dem Rhein ist im Interesse der Freiheit selbst reglementiert. Ein solches Reglement bildet die sogenannte Revidierte Rheinschiffahrts-Akte, abgeschlossen in Mannheim im Jahr 1868, kurz Mannheimer Akte genannt. Laut diesem völkerrechtlichen Vertrag soll die Schiffahrt auf dem Rhein und dessen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer, sowohl aufwärts als abwärts den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein; sie unterliegt nur den in der Akte selbst festgesetzten Bestimmungen und den zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften.

Trotz ihres 105jährigen Bestehens ist die Mannheimer-Akte weitgehend unverändert die Charta der Rheinschiffahrt geblieben. Die sogenannte Kleine Revision von 1963 hat die tragenden Grundsätze des Rheinregimes nicht berührt. Seither ist unser Land in aller Form Vertragsstaat der Mannheimer Akte.

Bundesrat, Bundesversammlung und Schweizervolk haben schon sehr früh erkannt, dass die Sicherstellung eines ganzjährigen freien Wasserstrassenanschlusses an die Weltmeere vitale Bedeutung für unser Binnenland hat. Die Entwicklung der Schiffahrt bis Basel in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg führte 1919 dazu, die Bundesverfas-

[1] Die heutige Vertretung besteht aus vier Delegierten und zwei stellvertretenden Delegierten. Es sind dies Botschafter Dr. Emanuel Diez, Direktor der Direktion für Völkerrecht des Eidg. Politischen Departementes; Nationalrat Dr. Alfred Schaller, Delegierter des Verwaltungsrates der Schweizerischen Reederei AG; Werner Mangold, a. Direktor des Rheinschiffahrtsamtes Basel; Dr. Henri Zurbrügg, Direktor des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft; ferner Dr. Walter Müller, Advokat und Notar, Basel, und Ing. Fritz Wyss, Chef der Sektion Schiffahrt des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft.

sung durch einen neuen Artikel 24ter zu ergänzen. Schlichter und einfacher konnte er nicht formuliert werden: «Die Gesetzgebung über die Schiffahrt ist Bundessache.» Volk und alle Stände haben den Artikel mit einem überwältigenden und nie zuvor erreichten Stimmenmehr angenommen.

Statistisches Zahlenmaterial wird durch das Ausstellungsgut in prägnanter Weise vermittelt. Es zeigt, dass schon etwas in der Rheinwasserstrasse stecken muss, wenn es möglich war, seit der Ankunft des ersten Schleppzuges in Basel am 2. Juni 1904 bis heute insgesamt rund 200 Mio t Güter in den Rheinhäfen beider Basel umzuschlagen. Der grösste Jahresumschlag erreichte knapp 9 Mio t im Jahr 1970; das ist mehr als dreimal so viel als die optimistische Prognose der zwanziger Jahre, als es galt, den Staatsvertrag mit Deutschland über die Rheinregulierung zwischen Strassburg/Kehl und Istein abzuschliessen. Der maximale Monatswert liegt über 1 Mio t. Nach einer Abnahme in den Jahren 1971 und 1972 ist der Umschlag im Jahre 1973 wieder auf rund 8,5 Mio t angestiegen. Mehr als die Hälfte davon entfiel auf die basel-landschaftlichen Häfen. Eine zweite Schleuse in Birsfelden tut deshalb not. Ansonst könnte es eines Tages ein böses Erwachen geben, wie bei der Oel- und Energiekrise.

Ohne die Bändigung des einst sich wild gebärdenden Rheinstromes in ein geregeltes Flussbett wäre die Rheinwasserstrasse nie die bedeutendste Verkehrsachse Westeuropas geworden.

Seit Beginn der dreissiger Jahre hat sich die Schweiz praktisch ohne Unterbrechung an der Verbesserung dieses Wasserweges sowohl in technischer, wie auch in finanzieller Hinsicht beteiligt. Zuerst an den Regulierungsarbeiten zwischen Strassburg/Kehl und Istein, in den Jahren 1930 bis 1962, sodann seit 1964 am Ausbau der Rheinstrecke zwischen St. Goar und Strassburg. Insgesamt hat sich die schweizerische Eidgenossenschaft mit 123 Mio Franken bei Infrastrukturmassnahmen engagiert, wobei finanzielle Verpflichtungen an die Bundesrepublik Deutschland noch bis 1976 und an Frankreich bis 1980 laufen. Diese Investitionen, zu denen schweizerischerseits noch Millionenbeträge der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft in die Hafenanlagen und der Privatwirtschaft in Lagerhäuser, Umschlagseinrichtungen, Tanks und natürlich die Flotte hinzukommen, steht ein bedeutender volkswirtschaftlicher Nutzen gegenüber; er übertrifft die gesamten Investitionen um ein Vielfaches. Schon allein in den letzten 20 Jahren konnten für unser Land im Durchschnitt pro Jahr etwa 100 Mio Franken an Frachtersparnissen als Folge des Rheintransportes erzielt werden. Das sind insgesamt in diesen 20 Jahren etwa 2 Mrd. Franken, die der schweizerischen Volkswirtschaft zugute gekommen sind; eine Bilanz, die das berühmt gewordene Wort von Basel als dem goldenen Tor der Schweiz sichtbar unterstreicht.

Wie oft schon, so hat auch diese Medaille eine Kehrseite: die sogenannte ‚crise latente et permanente'; davon spricht man seit bald 45 Jahren. Um was geht es eigentlich? Auf einen vereinfachten Nenner gebracht, um die Diskrepanz zwischen Frachteinnahmen und Aufwand aus dem Rheintransport, das heisst um die Ertragslage. Ursache ist nicht ein quantitativer Mangel an Transportgütern; weist doch das Jahr 1972 eine rund dreifache Zunahme gegenüber 1950 auf.

Die Ursache liegt vorweg in der Struktur der gewerblichen Schiffahrt und der Flotte, gepaart mit der temporären saisonalen Ueberkapazität an Schiffsraum, die namentlich in Zeiten guter Wasserführung zu einem sehr harten, zum Teil wettbewerbverfälschten Frachtenkampf führt. Das Eindringen von nicht zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffen erschwert die Situation. In Strassburg hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt seit Jahren und in vielfältiger Art Vorschläge zu einer sogenannten Kapazitätsregelung gemacht. In Brüssel befasst sich die Kommission der Europäischen Gemeinschaften ebenfalls mit dem Problem. Verhandlungen laufen mit der Schweiz. Leider ist das baldige Wirksamwerden einer konkreten Lösung immer noch nicht in naher Sicht. Was speziell die schweizerischen, in der Basler Fahrt engagierten Schiffahrtsgesellschaften betrifft, so kommt ihre starke Benachteiligung hinzu, indem sie nicht wie in andern Staaten staatlicher Unterstützungen teilhaftig werden oder in Verkehrsrelationen tätig sein können, die durch staatlich genehmigte Festfrachten geschützt werden.

Die Schweizerflagge auf dem Rhein bedeutet nicht unbedingt schweizerische Nationalität. Jedes Schiff, welches

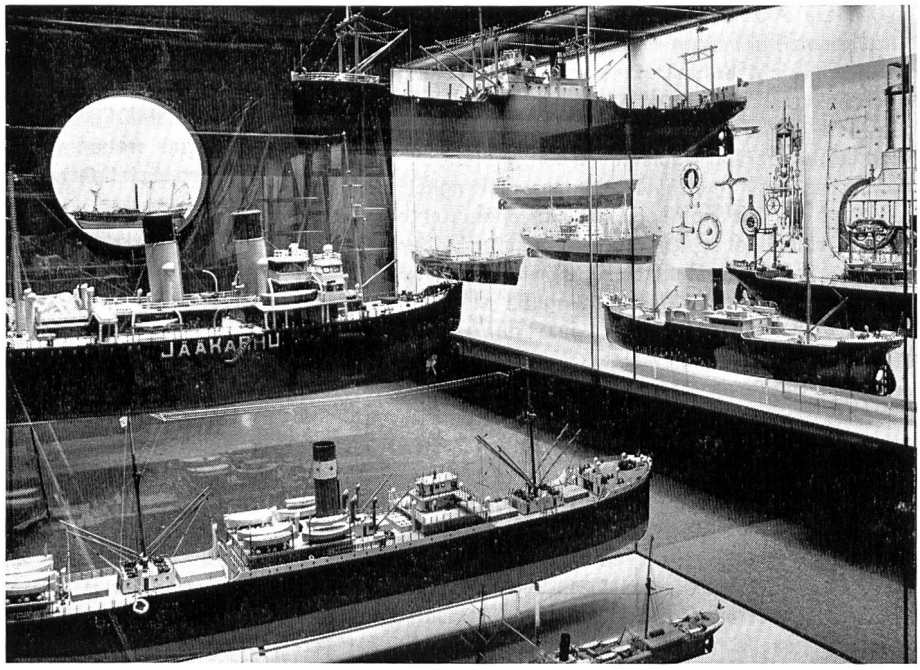


Bild 3
Modelle von Hochseeschiffen; im Vordergrund Schiffe aus den zwanziger Jahren, im Hintergrund neuere Einheiten der 1941 geschaffenen Schweizer Hochseeflotte.

in einem schweizerischen Schiffsregister eingetragen ist, hat das Recht, die Schweizerflagge zu führen. Es spielt keine Rolle, ob eine in der Schweiz domizilierte Reederei auch kapitalmässig effektiv schweizerisch ist. Im Gegensatz zur Seeschiffahrt ist die Zahl der in einem schweizerischen Register eingetragenen Binnenschiffe demnach keineswegs repräsentativ für die Zahl der schweizerischerseits verfügbaren und notfalls requirierbaren Rheinflotte.

Die Verschlechterung der Ertragslage über eine bereits lange Jahresreihe hat innerhalb der schweizerisch beherrschten Rheinschiffahrtsgesellschaften zu Aufsehen erregenden Verkäufen an das Ausland geführt. Von neun im Jahr 1967 als schweizerisch beherrscht anzusehenden Reedereifirmen mit einem gesamten Flottenbestand von 253 Schiffen und rund 230 000 Tonnen Schiffstonnage sind am 1. Januar 1974 nur noch deren drei Firmen mit insgesamt 91 Schiffen vorhanden. Zählt man zu diesen drei Reedereien noch die übrigen kleinen Reedereien oder Werkreedereien hinzu, ist anfangs des Jahres 1974 lediglich ein Bestand von 125 kapitalmässig schweizerisch beherrschten Schiffen zu verzeichnen, mit einer Tonnage von rund 140 000 Tonnen, wahrlich ein beängstigender Zustand! Aus der Sicht der Kriegswirtschaft hat das Eidg. Volkswirtschaftsdepartement einen Bestand von 125 bis 150 Schiffen als notwendig erachtet. Andererseits lässt sich auf nationaler wie auf internationaler Ebene eine schweizerische Rheinschiffahrtspolitik nur mit dem Gewicht einer genügend grossen schweizerisch beherrschten Flotte betreiben. Substanz- und Gewichtsverlust erfordern dringend eine Korrektur. Eine unter meiner Führung stehende interdepartementale Arbeitsgruppe der Bundesverwaltung ist gegenwärtig im Auftrage des Bundesrates daran, einen konkreten Vorschlag für eine auf den Schiffahrtsartikel 24ter der Bundesverfassung gestützte, zeitlich beschränkte Massnahme auszuarbeiten.

Die Eröffnung der Rhein-Main-Donau-Verbindung ist für 1982 terminiert, ebenso die französische Rhone-Rhein-Verbindung mit einem Hafen Bourogne, halbwegs zwischen Delle und Belfort. Dort hat der Kanton Bern bereits 8 Hektaren Land gekauft. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt sieht sich bereits vor die sich ergebenden verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Probleme gestellt. Diese werden auch unserem Land zu schaffen geben.

Andere Akzente sind für den Hochrhein und für die Aare gesetzt. In beiden Fällen ist ein Ausbau für die Grossschiffahrt nicht aktuell. Einerseits kehrt Stuttgart einem Hochrheinausbau von der Aaremündung bis in den Bodensee den Rücken und weicht damit von einem während rund 50 Jahren von Deutschland mit Nachdruck gegenüber der Schweiz befolgten und 1929 staatsvertraglich festgelegten Kurs ab. Die nordostschweizerischen Kantone wollen diesen Ausbau oberhalb der Aaremündung ebenfalls nicht mehr. Andererseits steht eine Realisierung von Birsfelden/Au bis zu einem Aarehafen Klingnau nicht vor der Tür. Realistisch gesehen kommt heute nur eine Freihaltung dieser unteren Hochrheinstrecke und der Aare bis in die Juraseen in Frage. Damit befasst sich eine vom Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement gebildete Studienkommission. Präsident ist Nationalrat Dr. H. R. Meyer, Stadtpräsident von Luzern.

Wasserstrassen dienen nicht nur dem Gütertransport. Auf Rhein, Mosel, Main und Neckar hat sich in den letzten Jahren laufend die Personenschiffahrt vergrössert. Es werden dort rund 250 Personenschiffe gezählt. Zwischen Basel und Rheinfelden ist die Basler Personenschiffahrtsgesellschaft mit fünf Einheiten tätig. In der Personenschiffahrt kommen Freizeitnutzung, Freizeit- und Erholungswert der Wasserstrassen zum Ausdruck. Dieser Hinweis leitet nun zur bestehenden Schiffahrt auf unseren einheimischen Gewässern über. Dem Verband schweizerischer Schiffahrtsunternehmungen sind 13 konzessionierte Schiffahrtsgesellschaften angeschlossen. Eine 14. Unternehmung — die Basler Personenschiffahrtsgesellschaft — bedarf keiner Konzession. Denn unser Land kann auf der Rheinstrecke Basel—Rheinfelden nicht verleugnen, was es völkerrechtlich von Basel bis zum offenen Meer beansprucht. Die 14 Verbandsgesellschaften verfügen zur Zeit über folgende Transportkapazitäten:

135 Schiffe mit einem Gesamtplatzangebot von rund 57 000 Plätze und einem totalen Leerdeplacement von rund 15 000 Tonnen.

Jährlich werden folgende Leistungen erbracht:

Gefahrene Schiffskilometer	2 Millionen
Beförderte Reisende	10 Millionen
Total Betriebseinnahmen	35 Mio Franken

Sie mögen daraus entnehmen, dass die Personenschiffahrt auf unseren Schweizerseen und deren schiffbaren Zugangs- und Verbindungsstrecken für den gesamtschweizerischen Fremdenverkehr im allgemeinen und die einzelnen Seeregionen im besonderen von grosser Bedeutung ist und auch für die Zukunft sein wird. Weniger bekannt mag sein, dass zum Beispiel im Jahr 1970 auf unseren Seen auch 6,2 Mio t Güter transportiert wurden; global gesehen ein Vorteil für den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt gegen schädliche und lästige Einwirkungen (Bundesverfassung Art. 24septies).

Eine Art Schiffahrt ist in der Ausstellungsabteilung nicht repräsentiert oder doch nur am Rande in der Tonbildschau: die schweizerische Sportschiffahrt. Das schliesst aber wohl nicht aus, dass sie einmal in einer späteren Etappe des Verkehrshauses den ihr gebührenden Platz finden wird.

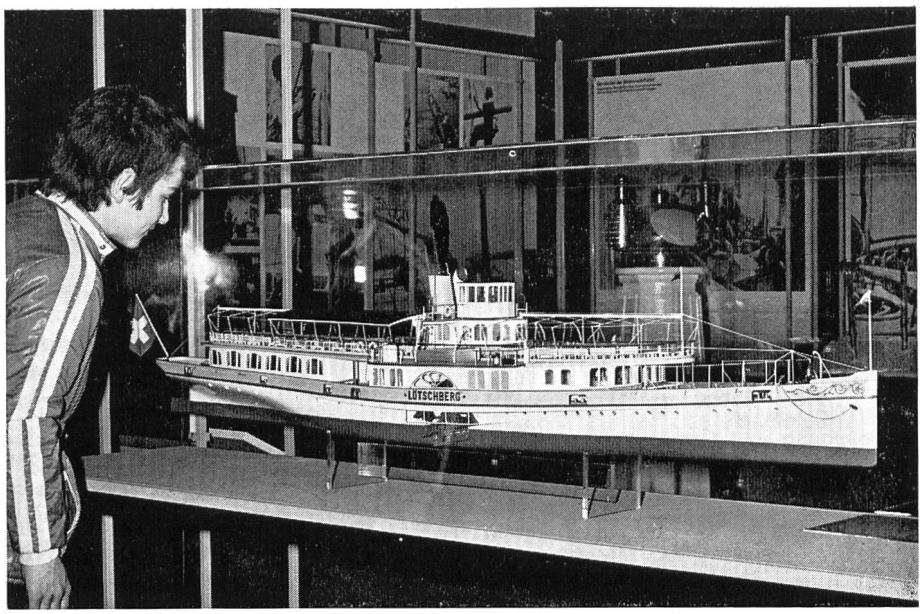
Zum Schluss ein Wort anknüpfend an die Wasserstandsmeldungen für die Rheinschiffahrt, wie sie jeden Morgen im deutschschweizerischen Radio zu hören sind: Pegelstand Rheinfelden, Strassburg, Kaub, plus, minus, unverändert, in allen Variationen, fast wie beim Sporttoto. So die Wasserstandsschwankungen, so auch die Fluktuation der Transportkapazität, der Frachten, des Ertrages und nicht zuletzt des Schifferglückes. Das Auf und Ab gehört nun einmal zum Bild der Schiffahrt, macht ihr das Leben süss aber auch sauer. Trotz allem will niemand die Schiffahrt missen; gestern, heute und morgen.

Darum freuen wir uns auf die Eröffnung unserer Ausstellung. Schiffahrt ahoi!»

Zum Abschluss entbot Nationalrat Dr. Hans-Rudolf Meyer, Stadtpräsident von Luzern, den Gruss der Behörden von Stadt und Kanton Luzern, wobei er als Präsident der nationalrätlichen Kommission für Binnenschiffahrtsfragen u. a. folgende interessante und sehr aktuelle Angaben machte:

«Die Kommissionen des Ständerates und des Nationalrates, deren letztere ich die Ehre hatte zu präsidieren, haben durch eingehende Diskussionen und durch Besichtigungen im In- und Ausland festgestellt, dass die Binnenschiffahrt im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption der Schweiz in Zukunft eine noch vermehrte Bedeutung erhalten wird. Der Bedarf an Verkehrsleistungen hat im letzten Jahrzehnt derart zugenommen, dass jeder Verkehrsträger für die Zukunft eine vermehrte Verkehrsleistung wird erbringen müssen. Es ist denkbar, dass die Binnenschiffahrt

Bild 4
Modell des Raddampfers «Lötschberg» der BLS, hergestellt von A. Walthard.



im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption in der Zukunft im Innern unseres Landes eine wichtigere Rolle spielen wird, als dies bisher der Fall war. So hat die überwiegende Mehrheit der Kantone die Rhein-Aare-Juraseen-Wasserstrasse als Bestandteil der schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption bezeichnet. Der Ständerat hat 1971 und der Nationalrat im Frühjahr 1973 von den Berichten des Bundesrates über die Binnenschiffahrt Kenntnis genommen und eine Motion erheblich erklärt, die den Bundesrat einlädt, im Hinblick auf eine Gesamtverkehrskonzeption und im Rahmen der für den Umweltschutz notwendigen Massnahmen den eidgenössischen Räten innerhalb einer Frist von zwei Jahren den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Freihaltung der Wasserstrassen des Hochrheins bis in den Raum der Aare-Mündung und darüber hinaus auf der Aare bis nach Yverdon vorzulegen.

Das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat im Juni 1973 eine eidgenössische Studienkommission für die Ausarbeitung eines Vorentwurfes für ein Bundesgesetz über die Freihaltung der Wasserstrassen eingesetzt und den Sprechenden als Präsidenten dieser Kommission bezeichnet. In zahlreichen Sitzungen ist der Vorentwurf eines Bundesgesetzes über die Freihaltung der Wasserstrassen und der Vorentwurf eines Bundesbeschlusses über die im einzelnen zu nennenden Freihaltegebiete ausgearbeitet worden. Die Kommission hat sich von Fachleuten über die Probleme der Freihaltung der Wasserstrassen aus der Sicht der Raumplanung und des Natur- und Heimatschutzes orientieren lassen.» . . .

«Ich möchte darauf hinweisen, dass die Freihaltung sicher notwendig ist, wenn man später über den Einbezug der Schiffahrt in unser schweizerisches Verkehrssystem überhaupt noch die Freiheit des Entscheides haben soll. In diesem Sinne soll das Bundesgesetz ermöglichen, das Gelände freizuhalten, welches bei einer spätern Einführung der Grossschiffahrt benötigt wird. Ausserdem soll es dafür sorgen, dass am Gewässer oder in dessen unmittelbarer Umgebung keine Massnahmen getroffen werden, die eine spätere Grossschiffahrt erschweren oder gar verunmöglichen. Wohl kann das Gelände, das für die Schiffahrtsanlagen selbst in Anspruch genommen werden muss, erst dann bestimmt werden, wenn ein generelles Projekt der Wasserstrassen vorliegt. Ein solches generelles Wasserstrassen-Projekt würde im einzelnen festlegen, wo Schiffahrtskanäle, Schleusen, Hilfsanlagen, Hafen- und Umschlagsstellen gebaut werden müssen. Das Gesetz muss auch dafür sorgen, dass die Gesichtspunkte von Natur- und Heimatschutz berücksichtigt sind.

Der Aufbau des Bundesgesetzes über die Freihaltung der Wasserstrassen ist so gestaltet worden, dass zunächst die Freihaltegebiete bezeichnet werden, die einerseits die Wasserstrassen und anderseits die Hafenräume umfassen. Der Plan dieser Gebiete muss für die Behörden des Bundes, der Kantone und Gemeinden verbindlich sein. Die Freihaltegebiete bilden die Grundlage für die Bezeichnung der Projektierungszonen und die Festlegung der Freihaltelinien und Freihaltezonen. Ohne im einzelnen hier diese Begriffe definieren zu wollen, möchte ich feststellen, dass ihre Umschreibung im erwähnten Vorentwurf des Bundesgesetzes die rechtlichen Grundlagen schafft, um die Binnenschiffahrt auf den zu bezeichnenden schweizerischen Wasserstrassen später einmal einzuführen. Ein wichtiger Punkt der Kommissionsberatungen war selbstverständlich die Frage der Kostentragung. Der Gesetzesentwurf schlägt vor, dass der Bund an die Kosten Beiträge von 50 bis 80 Prozent leistet.

In einem besondern Bundesbeschluss über die Freihaltegebiete hat die Kommission vorgeschlagen, die in Frage kommenden Wasserstrassen, welche für den Ausbau frei gehalten werden sollen, genau zu bezeichnen. Es ist dies die Strecke des Rheins von Basel bis zur Aaremündung und die Aare bis in den Neuenburgersee. Im weitern werden die vorzusehenden Hafenräume aufgeführt, nämlich solche im Raum Kaiseraugst, Klingnau, Nidau, Sugiez, Yverdon und Orbe. Und schliesslich werden die ufernahen Gebiete, die im Interesse des Landschafts- und Ortsbildschutzes dauernd zu schützen sind, mit genauer geographischer Umschreibung genannt.»

Der Einweihungsakt wurde von rassigen musikalischen Darbietungen der «Lake City Stompers» umrahmt. Es folgte ein Gang durch die sehr interessante Ausstellung mit zahlreichen geschichtlichen und statistischen Angaben, mit Karten und sehr schönen Schiffs-Modellen, darunter besonders interessante Segelkriegsschiffe vergangener Jahrhunderte und verschiedener Länder. Den Abschluss der Veranstaltung bildete ein ausgezeichnetes Mittagessen im leistungsfähigen Verkehrshaus-Restaurant. G. A. Töndury