

E VED A + W 1909–1955 / 5/2

*Der nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein–Bodensee¹
an den Vorsteher des Departementes des Innern, F. L. Calonder*

S

Goldach, 17. November 1913

Durch Eilbrief bin ich heute auf die Handelskammer Konstanz beschieden worden. Es hiess darin, dass mir ausserordentlich *wichtige*, streng vertrauliche Mitteilungen zu machen seien. «Die Rheinregulierungsfrage ist an einem bedeutungsvollen Wendepunkt angekommen. Jetzt wird jedenfalls *sehr rasch* vorwärts gegangen werden müssen.»

Der Geschäftsführer des Internationalen Rheinschiffahrtsverbandes, Herr Syndikus Braun, verlas mir nun die wichtigsten Aktenstücke aus einem umfang-

1. *Unterzeichnet:* A. Haultle-Hättenschwiller.



reichen Aktendossier, woraus ich Ihnen aus dem Gedächtnis sofort nach meiner Heimkehr das Wichtigste mitteilen will.

I. Brief vom Geh. Kommerzienrat Engelhardt in Mannheim an den grossherzoglich badischen Minister des Innern Exzellenz von Bodmann.

Meine aus den Referaten und Besprechungen an der Hauptversammlung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen in Strassburg geschöpften Beobachtungen sind so sehr gegen die Rhein-Bodensee-Schiffahrt gerichtet, dass ich es nicht unterlassen kann, dieselben dem Herrn Minister zur Ergänzung seines in der Sache bereits eingenommenen Standpunktes mitzuteilen. Die ganze Tagung war eine Gegendemonstration gegen den für die Rhein-Bodensee-Schiffahrt so glänzend verlaufenen X. Binnenschiffahrtskongress in Konstanz. Das Referat von Stadtrat Leoni betonte viel schärfer, als es in der Presse zum Ausdruck kam, den vom elsass-lothringischen Landtage bereits beschlossenen Standpunkt, es sei der nichtssagenden Schiffahrt nach Basel durch die sofortige Verbreiterung und Vertiefung des Hüniger Kanales ein Ende zu machen, der ganze Verkehr in Strassburg auf diesen Kanal umzuleiten und der Schweiz der Anschluss in Hünigen an das elsass-lothringische und das französische Kanalnetz einzuräumen. Die Schiffahrtsstrasse nach Basel und dem Bodensee auf dem Rheine würde mit den Kraftwerken 500 Millionen Mark kosten. Der Staatsvertrag über die Revision der Rheinschiffahrtsakte brauche noch viele Jahre bis zu seinem Abschlusse und so erreiche Elsass-Lothringen einen ausschlaggebenden Vorsprung. Die deutschen Reichseisenbahnen seien bestimmt und entschieden, aber auch sicher für dieses Projekt ebenfalls eingenommen. Der Kanalverkehr sei billiger, als derjenige auf dem Rheine.

Handelskammersyndikus Dr. Haug habe sich vorsichtiger, aber ebenso entschieden für diese Politik ausgesprochen und dem gleichzeitigen Ausbau des Rhein-Rhone-Kanals zur Umgehung der Schweiz das Wort geredet.

Am Bankette sei dann in der nacktesten Weise auf die Rheinschiffahrt Strassburg–Basel das *Pereat* und auf die elsass-lothringischen Kanalbestrebungen das *Vivat* ausgebracht worden und es sei auffallend gewesen, wie viele Rheinländer darauf angestossen hätten.

Auf der Dampferfahrt habe ihm der Generaldirektor Otto vom Preussischen Schiffahrtskonzern und andere Fachleute mitteilt, dass bei den jetzigen Strömungsverhältnissen gegenüber der Strecke Strassburg–Basel tatsächlich der ausgebaut Hüniger Kanal mit 300 T. Schiffen billiger transportieren könnte.

Es gelte daher für Baden und die Schweiz, wenn die Rheinschiffahrt nicht tatsächlich für Jahrzehnte gelähmt und hinausgeschoben werden wolle, einmal die Regulierung der Strecke Strassburg–Basel und gleichzeitig die Schiffahrt nach dem Bodensee sofort in Angriff zu nehmen und den Elsässern voranzukommen.

Eine Regulierungsdelegation von Württemberg sei bei ihm gewesen und habe erklärt, Württemberg wolle aus Staatsmitteln die Neckarkanalisation sofort in Bau nehmen. Es gehe ihm zu lange, dafür erst die Rheinschiffahrtsabgaben abzuwarten.

Ministerialdirektor Peters habe für die Rhein-Bodensee-Schiffahrt bald Skepsis, bald aufrichtige Sympathie. Seine klare Stellung sollte eruiert werden.

Er (Engelhardt) halte mit den Mannheimer Interessenten dafür, dass die Rhein-Bodensee-Schiffahrt mit allen Kräften so rasch als möglich ausgebaut werden sollte.

II. *Minister von Bodmann* holte über diese Ausführungen zwei Gutachten ein:

1.) *von Prof. Oberbaurat Rehbock in Karlsruhe.*

Er misst dem elsass-lothringischen Kanalausbau nicht dieselbe grosse Bedeutung bei, führt aber aus, dass durch den Vorsprung desselben das Interesse der Schweiz an der Regulierung Strassburg–Basel und wohl auch für die Fortsetzung nach dem Bodensee erlahmen könnte. Er wünscht eine möglichst baldige Einigung mit der Schweiz.

Peters stellt er das Zeugnis aus, dass er sich mehrfach bei Verhandlungen mit ihm sehr warm für die Schiffahrt nach dem Bodensee ausgesprochen und dem Projekte einen sehr hohen Wert beigemessen habe.

2.) *vom Geh. Kommerzienrat Stromeyer.*

Der Internationale Rheinschiffahrtsverband habe schon wiederholt in Eingaben an das Ministerium auf die für Baden gefährliche und zugleich deutschfeindliche Kanalpolitik in Elsass-Lothringen hingewiesen. Herr Stromeyer habe sich deswegen auch an Peters gewandt, den für Schiffahrtsfragen massgebendsten Beamten im Reiche. Peters habe sich entschieden gegen die elsass-lothringischen Bestrebungen geäußert.

Für Baden und die badischen Staatsbahnen sei es von gewaltigem Interesse, dass die Rheinschiffahrt nach dem Bodensee sofort, rasch und mit aller Energie ausgebaut und dafür unverzüglich die Unterhandlungen mit der Schweiz aufgenommen werden. Mit Baden habe die ganze Nordostschweiz (und die schweizerische Ostalpenbahn) ein gleiches Interesse, dass die natürliche Wasserstrasse nicht in Strassburg unterbunden werde. Die Regulierung der Strecke nach Basel sei äusserst dringend geworden. Habe doch die Schweiz ein ganz anderes Interesse an der Fahrt auf dem offenen Strom, als auf dem Hüniger Kanal und sei doch seit einem Jahrzehnt mit Bundessubventionen ihr Streben auf den Meeranschluss durch den durchgehenden Rhein gerichtet gewesen.

III. *Konferenzbericht von Geh. Kommerzienrat Stromeyer über die einlässlichen Besprechungen mit Herrn Peters und Herrn Sympher, Berlin an Minister von Bodmann.*

Geh. Oberbaurat Dr. Sympher habe ihm das im Konzepte fertige wirtschaftliche Gutachten über die Rhein-Bodensee-Schiffahrt vorgelegt. Dieses Gutachten komme zu glänzenden technischen Lösungen und wirtschaftlichen Schlussfolgerungen. Hugo Stinnes hat Namens des Kohlensyndikates ein grundlegendes Gutachten beigegeben mit dem dringenden Vorschlage, die Rhein-Bodensee-Schiffahrt sofort auszubauen und den elsass-lothringischen Kanälen zuvorzukommen.

a). *Technische Lösung.*

aa). *Regulierung Strassburg–Basel ohne Kanalisierung, aber so, dass dieselbe successive folgen kann.*

Kosten 15 Millionen Mark. Fahrzeit 7 Stunden.

bb). *Regulierung mit Kanalisierung*, letztere zu Lasten der Kraftwerke. 140 Millionen Mark, Regulierung wie oben 15 Millionen Mark. Fahrzeit mit 20 Schleusen 20 Stunden.

cc). *Kanalisierung Basel–Bodensee* mit 14 Schleusen sowie ein Stauwehr oberhalb Schaffhausen zur bessern Ausnützung der Bodensee-Abfluss-Regulierung, 45 Millionen Mark. Alle diese Anlagekosten seien genügend gerechnet. Für den Umschlag nach Italien kommen Basel, Eglisau und die Endhäfen am Bodensee in Betracht, wobei Eglisau wirtschaftlich vorteilhafter als Basel sei. Alle diese Kohlentransporte gehen mit Vorteil nach Oberitalien und werden dort konkurrenzfähig, was für das schweizerische Bahnnetz wichtig sei.

b). *Wirtschaftliche Bewertung*. Die Kosten für Verzinsung, Amortisation und Unterhalt könnten von der Schifffahrt getragen werden und sie bleibe dennoch allen in Betracht fallenden Bahnen wesentlich überlegen. Die Verkehrsmengen dürften auf 5½ Millionen T, 3½ Millionen für Basel und Eglisau und 2 Millionen für das Bodenseegebiet angesetzt werden. Die wirtschaftlichen Angaben seien streng wissenschaftlich gehalten und unanfechtbar.

Die Schifffahrtsabgaben zur Deckung der Verzinsung, Amortisation und Unterhalt würden 1920 bei Eröffnung 500.000 Mk. und 1925 eine Million Mk. betragen, später noch mehr. Wenn nun ein Teil à fonds perdu geleistet werde, so würde vom Reste von 28 Millionen die Hälfte oder 14 Millionen von der Schweiz zu leisten sein. Der Verkehr von 2 Millionen nach dem Bodenseebecken würde aber mit der Zeit noch einen viel grösseren Umfang annehmen, so gross seien die Frachtersparnisse. Hierüber nun genauere Ziffern wiederzugeben, ist mir nicht mehr möglich.

Das Gutachten werde nach der Prämierung der Projektentwürfe noch einigermaßen, wohl aber in unwesentlichen Punkten ergänzt werden müssen.

c). *Schifffahrtspolitisches*.

Ministerialdirektor Dr. Peters erklärte im Einvernehmen mit dem Preussischen Minister von Breitenbach:

aa). Preussens Interessen seien in den wesentlichsten Punkten mit denjenigen Badens kongruent. Die Kohlenzechen des Preussischen Staates müssen den Absatz nach Oberitalien so bald als möglich durch die Rhein-Bodensee-Schifffahrt gewinnen.

bb). Er gehe mit den Vorschlägen von Bodmann's voll und ganz einig. Die Unterhandlungen mit der Schweiz sollten schleunigst aufgenommen werden. Er anerbote sich und auch Stromeyer empfahl sich, um bei Herrn Bundesrat Dr. Calonder vorstellig zu werden, denn, so heisst es wörtlich im Berichte, der Vertrag mit der Schweiz müsse nun rasch abgeschlossen werden.

cc). Preussen werde Baden unterstützen. Aber ob Preussen auch einen Beitrag leiste und über die Haltung der Reichseisenbahnen äusserte er sich nicht.

dd). Eine wichtige Rolle spiele die Hebung der Kehler Brücken. Baden sollte hier in die Hebung um 40 cm., also auf eine lichte Höhe von 4 m. sofort einwilligen und damit seinen Willen zur Fortführung der Rheinschifffahrt öffentlich dokumentieren. Die Kosten würden 4 Millionen Mark nicht übersteigen. Ein Umgehungskanal sei zu verwerfen. Preussen würde ihm dafür Aequivalente bieten. Die Holländer hätten 6 m. lichte Höhe verlangt. Das Reich hoffte aber,

bei 4 m. das Einverständnis der Holländer zu erreichen. Sympher würde darüber mit Jolles in Verbindung treten. (Somit wäre es unrichtig, was mir Jolles und v. Panhuys auf der Studienfahrt nach Holland mitteilten, dass das Deutsche Reich in die Erhöhung auf 6 m. bzw. um 2,6 m. eingewilligt. Dr. Hautle.) Auch die Schweiz sollte zur Verhandlung darüber beigezogen werden.

IV. *Persönliche Eindrücke.*

Wenn Sie mir, hochgeachteter Herr Bundesrat, noch kurz meine Ansichtsäußerung gestatten, so geht sie dahin, Sie möchten ohne Vermittlung weder von Peters, noch von Stromeyer und ohne Aufschub den geplanten Besuch bei Exzellenz von Bodmann ausführen in Verbindung mit einer Hafen-Besichtigung.

Baden und die Schweiz haben die gleichen Interessen und beide stehen auch in Bezug auf die Schifffahrtsabgaben auf dem ganz gleichen Standpunkte, nämlich, wenn möglich, ohne, wenn dieselben aber später einmal nicht zu umgehen sind, mit Abgaben².

Die Ablenkung des ganzen Rheinverkehrs auf das elsässisch-lothringische Kanalnetz, der Umlad in Strassburg, die Vereitelung der freien Rheinschifffahrt

2. Bereits am 27. Juni 1910 hatte der Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein–Bodensee den Bundesrat gebeten: Die Schweiz möchte gemeinsam mit Österreich und den Niederlanden sowohl in Bezug auf die von Seite Deutschlands versuchte Einführung von Abgaben auf dem Rheine, event. zur Erlangung zweckmässiger Kompensationen, also auch behufs Aufnahme unter den Staatenverband der Rheinschifffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die entsprechenden diplomatischen Verhandlungen beförderlich aufnehmen (E VED A + W 1909–1955/5/1). Mit Schreiben vom 12. Juli 1913 ersuchte der Verband den Bundesrat um Annahme der deutschen Einladung zu einer deutsch-holländischen Besprechung. Hauptzweck sei die gelegentliche oder gemeinschaftliche Besprechung der Neugestaltung der Rheinschifffahrtsakte und der rechtlichen und wirtschaftlichen Konsequenzen des deutschen Reichsgesetzes über den Ausbau der Wasserstrassen und die Erhebung der Schifffahrtsabgaben. Der Verband bat den Bundesrat:

1.) Sie möchten anerkennen, dass die schweizerische Delegation ausschliesslich als Abordnung des Nordostschweizerischen Schifffahrtsverbandes zu bestellen sei aus den Herren Direktor und Professor der Nationalökonomie Dr. Milliet, Bern, Professor des Völkerrechts Dr. W. Burkhardt, Bern und Dr. A. Hautle-Hättenschwiller, Goldach.

2.) Die bezeichnete Delegation habe unter dem Vorsitze eines Mitgliedes des hohen Bundesrates an Hand der bundesrätlichen Instruktionen die Richtlinien über ihr Verhalten genau festzustellen.

3.) Über die auf der Reise gemachten Erfahrungen wird die Delegation an den hohen Bundesrat einen konfidenziellen Bericht abgeben.

4.) Die Kosten der Mission möchte die eidgenössische Staatskasse vergüten.

Wir empfehlen Ihnen dringend die Annahme unserer Vorschläge, da Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident und hochgeachtete Herren Bundesräte, mit der beiliegenden Einladung deutlich den Beweis in den Händen haben, wie die auswärtigen Staaten die Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Rheinschifffahrt schon lange vorbereiten und der Schweiz auf diesem Wege wertvolles Material in die Hand wächst, das sie sonst nicht bekommen könnte (E 7/5).

Das Politische Departement lehnte am 22. Juli 1913 eine offizielle Teilnahme ab, da der schweizerische Standpunkt gegenüber den Schifffahrtsabgaben noch nicht geklärt sei. Das Departement sprach sich aber für eine private Teilnahme durch den Verband aus und empfahl eine abwartende Stellung. Bestimmtere Weisungen erteilte das Departement nicht. Jede Kostenbeteiligung wurde abgelehnt (E 7/5). In einem weiteren Schreiben des Verbandes vom 24. Februar 1914 wurde das Interesse Deutschlands und Italiens am Ausbau der Hochrheinschifffahrt mit dem gleichzeitigen Bau einer schweizerischen Ostalpenbahn betont (E VED A + W 1909–1955/5/2).

2. DEZEMBER 1913

839

oberhalb Strassburg und die Umgehung der Schweiz durch die Rhein-Rhone-Schiffahrt wären ebenso viele Streiche auch gegen unser Land, besonders die Nordostschweiz.

Vor Ihrem Besuche erklärte sich der Rheinschiffahrtsverband Konstanz gerne bereit, das in Vorstehendem nur bruchstückartig wiedergegebene Aktenmaterial Ihnen im Original zur Einsichtnahme zu unterbreiten und ladet Sie höflich ein, zu diesem Zwecke über Konstanz zu reisen.

Gestatten Sie zum Schlusse zum Konstanzer Berichte einen Nachtrag beizufügen.

Der Bericht Stromeyer betonte noch, wenn Württemberg seine Neckarkanalisation vorderhand aus Staatsmitteln baue, so sei nicht einzusehen, weshalb nicht auch Baden, die Schweiz und alle andern an der viel wichtigeren Rhein-Bodensee-Schiffahrt ein gleiches tun sollten. Die Anlagekosten müssten ja sowieso vorerst aus allgemeinen Staatsmitteln bezahlt werden, denn es würde sonst bei der grossen anderweitigen Anfangsbelastung der Rheinstromkasse viel zu lange dauern, bis die Schiffahrt nach dem Bodensee gebaut werden könnte.

Schliesslich lag ein Projekt von Charles Hahn, Ingenieur in Strassburg vom 14. Oktober 1913 bei, der ein System erfunden hat, vermöge welchem Wasserfahrzeuge unter ausschliesslicher Benutzung der Wasserströmung gegen den Strom fahren gemacht werden können. Dadurch, dass das Wassergefälle das Fahrzeug stromaufwärts treibt und zwar umso rascher, je grösser die Schiffsladung und je stärker das Stromgefälle ist, könnten nach dem Bodensee noch erhebliche Anlage- und Betriebskosten erspart werden. Die Untersuchungsergebnisse hierüber, die schon weit gediehen sind, folgen später.