

Abstimmung vom 4.5.1919

# Zentralisierung ohne Opposition: Die Wasser- strassen werden Bundessache

**Angenommen: Bundesbeschluss betreffend Aufnahme eines Art. 24ter in die Bundesverfassung (Schifffahrt)**

Christian Bolliger

---

*Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.*

**Empfohlene Zitierweise:** Bolliger, Christian (2010): Zentralisierung ohne Opposition: Die Wasserstrassen werden Bundessache. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 124–125.

**Herausgeber dieses Dokuments:** Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. [www.swissvotes.ch](http://www.swissvotes.ch).

## VORGESCHICHTE

Die Schifffahrt, die historisch auf schweizerischen Seen und Flüssen eine «nicht geringe Rolle» spielte (BBl 1917 IV 296), kann ihrem Potenzial als leistungsfähiges Transportmittel für Güter und Personen für längere Distanzen am Ende des 19. Jahrhunderts nicht mehr gerecht werden. Behindern zunächst Zölle an den Kantonsgrenzen den Schiffsverkehr, so verhindert ab Mitte des 19. Jahrhunderts das Entstehen eines leistungsfähigen Eisenbahnnetzes das Gedeihen der Wasserstrassen. Erst Anfang des 20. Jahrhunderts wird das Potenzial der Schifffahrt wieder entdeckt. Der Bund beteiligt sich dabei an Studien, die das Potenzial der Schifffahrt innerhalb der Schweiz und zum Meer hin ausloten sollen, und er unterstützt auch den Schleusenbau auf dem Rhein, ansonsten verhält er sich jedoch abwartend. 1917 erachtet der Bundesrat den Zeitpunkt für gekommen, dem Bund die Gesetzgebung über die Schifffahrt zu übertragen, und beantragt eine entsprechende Verfassungsänderung. Er will gerüstet sein, «wenn die Frage vom Stadium der Untersuchung in das der Ausführung übertreten wird» (BBl 1917 IV 313). Aufgrund des internationalen und interkantonalen Charakters der Wasserstrassen erscheint ihm eine solche Regelungskompetenz natürlich.

In seiner Botschaft umreißt der Bundesrat den Stand der Abklärungen bezüglich verschiedener Wasserstrassen und der nötigen Verbesserungen der Fahrrinnen. Grosses Interesse bekundet er an der Schifffahrt rheinaufwärts bis Konstanz, daneben erwähnt er mögliche Verbindungen der Westschweiz und des Tessins mit dem Mittelmeer. Den Anschluss ans Meer erachtet der Bundesrat als Voraussetzung dafür, dass auch die Binnenschifffahrt lohnend betrieben werden kann. Hier erwähnt er namentlich die Verbindungen des Rheins mit Zürich, Luzern, den Juraseen und sogar der Rhone. Das Parlament übernimmt den neuen Kompetenzartikel unverändert.

## GEGENSTAND

Volk und Stände stimmen somit darüber ab, ob eine neue Bundeskompetenz in der Bundesverfassung verankert werden sollte: Der neue Art. 24ter lautet: «Die Gesetzgebung über die Schifffahrt ist Bundessache.»

## ABSTIMMUNGSKAMPF

Der Abstimmungskampf wirft keine Wellen. Organisierte Opposition gegen den neuen Verfassungsartikel macht sich nicht bemerkbar. Die Freisinnigen und die Konservative Volkspartei geben die Japarole aus, ebenso der Grütliverein und die Bernische Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei.

In der NZZ (vom 1.5.1919) äussert sich ein führender Schifffahrtspionier, Nationalrat Rudolf Gelpke, zur Bedeutung des Verfassungsartikels. Unter der Voraussetzung des Meeranschlusses bezeichnet er die Verbindung der bestehenden Binnenstrecken zu einem Netz als im internationalen Vergleich günstig realisierbar. Wie schon der Bundesrat betont er den volkswirtschaftlichen und kriegswirtschaftlichen Nutzen der Schifffahrt: «Der schweizerische Wasserstrassenverkehr ist dazu berufen, unser

Land von der bisherigen, in den letzten Jahren besonders drückend gewordenen binnenländischen Erdrosselung zu befreien, es in verkehrs- und tarifpolitischer Hinsicht auf eigene Füsse zu stellen und ihm ein bedingtes Verkehrsselbstbestimmungsrecht im Welthandel einzuräumen.» Den Meeranschluss des Rheins bezeichnet er als wichtigste verkehrspolitische Aufgabe der damaligen Zeit und rechnet vor, dass die Schifffahrt trotz mangelhaftem Ausbau der Strecke bereits erhebliche Einsparungen erziele.

Für die Zentralisierung spricht nach den Befürwortern neben dem grenzüberschreitenden Charakter des Schifffahrt auch, dass ihr Ausbau eng mit der energetischen Nutzung der Gewässer und mit dem Schienennetz koordiniert werden müsse.

#### ERGEBNIS

Der Schifffahrtsartikel ist unbestritten. Er wird mit 83,6% Jastimmen angenommen, die Beteiligung liegt bei 53,9%. In allen Kantonen betragen die Zustimmungsraten mehr als 70%, in Genf, Luzern, Zürich und Glarus sogar 90% oder mehr.

#### QUELLEN

BBI 1917 IV 296; BBI 1918 IV 678. NZZ vom 1.5. und 4.5.1919. His 1938: 1164–1172.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website [www.swissvotes.ch](http://www.swissvotes.ch).