

# Kurz zusammengefasst für unsere deutschsprachigen Leser

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **44 (1964)**

Heft 3: **Liaisons européennes**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

## KURZ ZUSAMMENGEFASST

FÜR UNSERE

DEUTSCHSPRACHIGEN

LESER

« UM DEN EUROPÄISCHEN BEFÖRDERUNGEN DIE ZUKUNFT ZU SICHERN, SOLLTE MAN EIN WISSENSCHAFTLICHES INSTITUT FÜR TRANSPORTWIRTSCHAFT GRÜNDEN. »

von LOUIS ARMAND

Die Zukunft der europäischen Transporte liegt in den Anstrengungen, die zu deren Förderung unternommen werden. Die Studien, die sich in der Transportwirtschaft stellenden Probleme, sollten aber auf europäischer und nicht mehrheitlich auf nationaler Ebene durchgeführt werden. Die systematische Ausarbeitung einer kollektiven, europäischen Transportpolitik ist natürlich mit erheblichen Kosten verbunden. Wenn man heute in Europa von Transport spricht, so ist man geneigt, die Seite « öffentlicher Dienst » zu vernachlässigen, im Moment, wo die Vereinigten Staaten sich mehr und mehr diesem Gesichtspunkt zuwenden: Strassentransport-Unternehmen gehen beispielsweise so weit, dass sie Eisenbahngesellschaften subventionieren, um diesen eine bessere Bedienung von Aussenquartieren zu ermöglichen. Das Studium und die Forschung leisten eine umso grössere Nützlichkeit in der Praxis, wenn sie zu einer Vereinfachung beitragen.

Das Institut sollte sich aus Wissenschaftlern, welche sich mit dem Entwurf der einzuschlagenden Richtlinien und der dazu erforderlichen Mitteln beschäftigen, und aus Technikern, die die Organisation und die Ausführung überwachen, zusammensetzen. Das Dogma der « Klassiker » kommt ein wenig ins Wanken, denn es scheint, dass hier folgende Kostentheorie gilt: relativ weniger und weniger Konstruktionskosten und mehr und mehr Unterhaltskosten.

Das europäische Transportwirtschaftsinstitut würde natürlich ungefähr 10 Jahre benötigen, bis sich seine Bemühungen voll auswirken könnten; es ist nicht zu vergessen, dass die Problematik der gemeinsamen Transportpolitik sicherlich doppelt so gross ist, wie diejenige der gemeinsamen Energiepolitik. Es kann aber in Europa den Weg zur Lösung dieser Aufgaben zeigen, Aufgaben die nur gemeinsam bearbeitet und in enger Zusammenarbeit von Wissenschaft und Praxis zu einem guten Ergebnis führen.

### VERBINDUNG MITTELMEER NORDSEE DURCH RHEIN UND RHONE

Neue Perspektiven  
von RHODANUS

Der Augenblick scheint gekommen zu sein, sich näher über die Verbindung Nordsee — Mittelmeer aufzuhalten. Seit Ende des zweiten Weltkrieges werden die Arbeiten auf der Rhone bis Lyon und auf dem Rhein bis Basel weitergeführt. Es bleibt, somit nur noch eine moderne Verbindung für die Grossflussschiffahrt von Lyon nach dem Rhein und eventuell nach der Mosel zu verwirklichen. Die Ausführung der bereits vorhandenen Pläne wird jedoch durch das Auftauchen verschiedener oppositioneller Ansichten noch verzögert. In der Schweiz hat die Rhein-Rhone-Verbindung seit bald einem Jahrhundert viele Anhänger gefunden. Laut den bis jetzt ausgeführten Studien wäre eine solche Verbindung durchaus möglich, Voraussetzung hierzu ist jedoch die Schiffbarmachung der Rhone von Genf bis Lyon. Aber die Eidgenossenschaft sowie Frankreich sehen sich auch hier verschiedenen Meinungen gegenüber.

Um die Machtlosigkeit der Verwaltung und die gegnerischen Kräfte der Wirtschaft beider Länder zu überwinden, sollte eine neues Mittel gefunden werden, welches durch ihre Geschmeidigkeit diese Probleme meistern könnte. Der Autor denkt hier an ein privates nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geführtes Unternehmen mit internationalem Statut. Dies hätte bedeutende Vorteile hinsichtlich der Festsetzung der Ausbeutungsreglemente, der Unabhängigkeit in Besteuerungsfragen sowie der Möglichkeit auf Anerkennung spezieller Rechte. Auf diese Weise würde das Finanzierungsproblem in ein neues Licht gerückt. Die Kostenbeteiligungen der interessierten Staaten würden durch öffentliche Anleihen auf dem internationalen Finanzmarkt ergänzt. Eine internationale durch die angrenzenden und interessierten Staaten abgeschlossene Abmachung wäre fast Bedingung, um die Form des Unternehmens auf Jahre hinaus zu sichern.

Im Moment wo sich der europäische Zusammenschluss immer mehr aufdrängt, können nur konkrete Verwirklichungen die Einheit Europas fördern und stärken.

### DIE SCHWEIZ UND DIE RHEINSCHEIFFAHRT

von Nicolas JAQUET  
Präsident der Basler Vereinigung  
für Schweizerische Schifffahrt

Vor 60 Jahren kam in Basel das erste Rheinschiff an. Die Schiffbarmachung des Rheins ist hauptsächlich der Initiative des Basler Ingénieurs Rudolf Gelpke zu verdanken. Aber die Entwicklung des Verkehrs begann erst nach dem ersten Weltkrieg, als Frankreich durch den Vertrag von Versailles die Möglichkeit erhielt, einen Nebenkanal auf dem Elsässischen Rheinufer zu bauen. Der « Grand Canal d'Alsace », der bis 1970 fertiggestellt werden soll, ermöglicht einen stabilen Wasserstand zwischen Strasbourg und Basel und erleichtert dadurch die Schifffahrt.

Mit einem Gesamtverkehr von 130 Millionen Tonnen ist der Rhein zu einer der wichtigsten Wasserstrassen Europas geworden. Die Kantone Baselland und — Stadt bauten ihre Hafenkapazität immer mehr aus, die 1963 ungefähr 8 Millionen Tonnen aufnehmen konnten. Zu den wichtigsten eingeführten Produkten gehören namentlich flüssige Brennstoffe, Kohle, Getreide und Futtermittel. Die Bedeutung dieser Wasserstrasse nimmt immer mehr zu und beeinflusst auch die Transportpreise der Eisenbahnen zwischen Antwerpen, Rotterdam und Basel. Einerseits wirkt sich diese Konkurrenz günstig auf die Festsetzung der Frachtpreise aus, andererseits hat sie auch nachteilige Folgen, indem die Frachtkosten einiger Eisenbahnen durch Subventionen künstlich niedrig gehalten werden und so den Verkehr vom Rhein ablenken.

Die bedeutungsvolle Entwicklung der Rheinschifffahrt wurde besonders durch den Grundsatz der Gleichbehandlung der Schiffe aller Flaggen in der « Mannheimer Akte » von 1868 ermöglicht. Diese garantiert nämlich die freie Schifffahrt auf dem Rhein. Die Schaffung des Gemeinsamen Marktes stellt nun aber die Frage der Vereinbarkeit der « Mannheimer Akte » mit der gemeinsamen europäischen Transportpolitik. Die Schweiz, die der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nicht angehört, betrachtet, dass die « Mannheimer Akte » solange ihre Gültigkeit behält, bis die verschiedenen Signatur-Staaten nichts anderes beschlossen haben. Sie schliesst indessen die Möglichkeit einer Anpassung des Rheinschifffahrtsvertrages an eine gemeinsame europäische Transportpolitik nicht aus.

## DIE SCHIFFFAHRT IN DER SCHWEIZ

von Professor Dr A. GARDEL  
Präsident der Transhelvetica AG.

Schon durch seine geographische Lage ist die Schweiz seit jeher ein Durchgangsland für den Verkehr aller Art, sei es in Richtung Nord-Süd, sei es in allen andern Richtungen. Bisher bediente man sich dafür ausschliesslich der Bahn, der Strasse oder des Flugzeugs. Es ist erstaunlich, dass der sehr bedeutende Schiffsverkehr von Basel aus nicht weitergeleitet wird.

Die jüngste wirtschaftliche Entwicklung erlaubt es nicht mehr, die Schifffahrt unausgenutzt beiseite zu lassen, da ein Drittel der Einfuhren per Schiff nach Basel gelangt und dort umgeladen werden muss, um auf der Schiene oder der Strasse weiterbefördert zu werden.

Es ist damit zu rechnen, dass die schweizerischen Bahnen mit immer grösseren Schwierigkeiten bei der Bewältigung dieses von Jahr zu Jahr zunehmenden Verkehrs zu kämpfen haben werden. Auch der Strassenverkehr wächst immer mehr und mehr, und das Verladen von Massengütern auf Camions ist sicher keine glückliche Lösung.

So wäre beispielsweise die Verlängerung der Rheinschiffahrt über die Aare, durch den Bieler- und Neuenburgersee hindurch sowie weiter zum Genfersee und von dort über die Rhône nach Marseille eine sich in näherer Zukunft aufdringende Lösung, welche dank den natürlichen Flussläufen und Seen nicht mehr als ungefähr 2 Millionen Franken per Kilometer kosten würde.

Verschiedene Organisationen so insbesondere der Schweizerische Rhône-Rheinschiffahrtsverband und die Transhelvetica AG, welche 1963 mit einem Kapital von 1,2 Millionen Franken gegründet wurde, bezwecken die Förderung des Ausbaues unserer Wasserstrassen.

Der endgültige Entscheid liegt in den Händen der eidgenössischen und kantonalen Behörden. Gross ist die Zahl der Schweizer, die ein entschlossenes Vorgehen in dieser Richtung befürworten. Die Schweiz würde auf diese Weise einen wichtigen Beitrag zur Verwirklichung des europäischen Wasserstrassennetzes leisten.

## PIPELINES IN EUROPA

von C. DEUTSCH  
Chefingenieur « Ponts et Chaussées »

Die politische Konjunktur des zwanzigsten Jahrhunderts und der ausserordentliche wirtschaftliche Aufschwung geben den Verbindungen der Schweiz mit den Meereshäfen eine besondere Bedeutung. Erst kürzlich haben diese Verbindungen eine ganz neue Ausdehnung durch die Erstellung von Pipelines erfahren.

Gegenwärtig spielen die Pipelines eine wichtige Rolle in der europäischen Verkehrswirtschaft, und man kann mit Sicherheit annehmen, dass dies auch noch in zwanzig Jahren so sein wird. Denn die Zukunft dieses Transportmittels für die europäische Energieversorgung ist unmittelbar mit der zunehmenden Bedeutung des Mineralöls verbunden.

Die Beförderungskapazität der Südeuropäischen Pipeline stellt einen Rekord dar: bei einem Durchmesser von 0,85 m, kann sie 35 Millionen Tonnen im Jahr befördern. Man überlegt schon, ob sich die Leistungsfähigkeit nicht verdoppeln liesse. Leider sind dem Durchmesser einer Pipeline jedoch Grenzen gesetzt.

Die Pipelines weisen Eigenschaften auf, die ihnen eine Überlegenheit gegenüber anderen Transportmitteln verschaffen. Sie haben den Vorteil, unauffällig zu sein. Da ihr Durchmesser 1 m nicht überschreitet, sind sie leicht verlegbar, ausserdem braucht man nur alle 50 bis 100 km eine Pumpstation zu errichten. Sie lassen sich in jedes Gebiet und jede Landschaft einbauen. Auch sind sie sehr wirtschaftlich, denn sie erlauben ein ununterbrochenes Fliesen des Oels ohne Materialverluste und verursachen nur bescheidene Personalkosten.

Allerdings ist die Transportgeschwindigkeit auf 50 bis 200 km pro Tag begrenzt. Dieser Nachteil wird jedoch durch die ausserordentliche Sicherheit der Pipelines ausgeglichen: es gibt weder Unfälle noch ein Auslaufen oder Stocken des beförderten Produkts.

Seit 5 Jahren sind verschiedene interkontinentale Pipelines in Betrieb. Bereits jetzt sind die 1959 aufgestellten Schätzungen für die Verkehrsleistung im Jahre 1970 bei weitem übertroffen worden.

Der grosse Erfolg der Pipelines darf jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass eine klare Planung und Koordinierung der Projekte dringend erforderlich sind. Gerade auf diesem Gebiete hat Frankreich mit seinen Arbeiten in den letzten Jahren ein Beispiel gegeben, dass eine vielversprechende Zukunft erwarten lässt.

**De SUISSE en FRANCE...**

**de FRANCE en SUISSE...**

*un courant d'affaires permanent :*

EXPORTATEURS de l'un et l'autre de ces Pays

- à quels supports confier votre publicité?
- comment atteindre votre clientèle potentielle?

LA RÉPONSE à ces questions capitales pour vous, vous sera donnée par :



**ANNONCES SUISSES SA. "ASSA"**

ou

**HAVAS INTERNATIONAL RÉGIES**

ces deux Maisons mettant à votre disposition leur expérience des marchés suisse et français et le potentiel de leurs importantes régies.



**CONSULTEZ-NOUS**

**HAVAS INTERNATIONAL RÉGIES**

11, boulevard des Italiens  
PARIS-2<sup>e</sup> Tél. RIC. 31-04

**ANNONCES SUISSES SA. "ASSA"**

1, rue du Vieux-Billard  
GENÈVE Tél. 25 43 86