Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 3 (1910-1911)

Heft: 5

Artikel: Die wirtschaftliche Tragweite der Rhein-Bodensee-Schifffahrt

Autor: Utzinger, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-919903

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: 28.07.2025

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

Rheinschiffhafens näher dargelegt und betont, dass man in Basel eine Lösung anstrebe, die auch den Interessen der Bundesbahnen vollauf gerecht werden solle.

In der hierauf folgenden Abstimmung lehnte der Rat, gemäss dem Antrage der Generaldirektion und der Mehrheit seiner ständigen Kommission, die Erheblicherklärung der Anträge des Herrn Verwaltungsrats Keller mit 17 gegen 7 Stimmen ab.

* * *

Dem Beitritte der Bundesbahnen zu den Schiffahrtsverbänden legen wir eine grosse Bedeutung nicht bei; dagegen glauben wir, dass die Behauptung des Referenten der ständigen Kommission, die Schiffahrtsbestrebungen seien eine Schädigung der schweizerischen Volkswirtschaft, bei allen einsichtigen Leuten einen energischen Protest auslösen werde.

Die wirtschaftliche Tragweite der Rhein-Bodensee-Schiffahrt.

Referat von E. UTZINGER, Zürich, an der Herbstversammlung des Bodenseevereins deutscher Ingenieure.

Bei Beurteilung der wirtschaftlichen Tragweite der Rhein-Bodensee-Schiffahrt haben wir uns vor allem vor Augen zu halten, dass der Wohlstand eines Volkes immer abhängig ist von dem Ertrage seiner produktiven Arbeit. Bedenken wir, dass sich unser Land immer mehr zu einem Industriestaat entwickelt, dass wir am Mangel an eigenen Rohstoffen, Kohlen und Erzen etc. leiden, dass die Erzeugungs-, Verarbeitungs- und Verbrauchsstätten unserer Produkte in der Regel weit voneinander getrennt liegen, so wird uns klar, dass dadurch die Produktionskosten durch die Frachtkosten oft derart belastet werden, dass unsere Fabrikate auf dem Weltmarkte verminderter Konkurrenzfähigkeit ausgesetzt sind. Bedenken wir, dass die Hälfte unserer gesamten Subsistenzmittel vom Ausland bezogen wird und die Beschränktheit des Eigenmarktes einen grossen Export bedingt, so ist das Bestreben nach billigen Transportmitteln umso gerechtfertigter.

Unsere heutigen Bedarfsziffern sind immer noch klein im Vergleich zu denen, die wir noch zu erwarten haben und für deren Erreichung wir arbeiten müssen. Geht die Behauptung in Erfüllung, dass wir im Jahre 1925 nahezu sechs Millionen Einwohner in unserer Schweiz haben werden, so bieten uns alle statistisch erfassbaren Güter auf Grund der bekannten Zahlen ein interessantes Bild von dem Zukunftsbedarf. Der Steinkohlenbedarf, der noch im Jahre 1907 ca. 21 Millionen q umfasste, wird wohl gegen 63 Millionen q ansteigen, noch grösser wird die Steigerung des Roheisenbedarfs sein. Nehmen wir auch hier aus Vorsicht ein langsameres Wachstum an und setzen für das Jahr 1925 nur 3 q auf den Kopf an, so ergiebt sich für das Jahr 1907 an Roheisen 3,727,000 q und im Jahre 1925 6,000,000. Die Kohlen erleiden für unsere ostschweizerischen Industrien durch die relativ hohen Transportkosten allein eine Preiserhöhung von durchschnittlich 50—80 Prozent gegenüber der Kohle in Deutschland. Unsere Industrieplätze müssen mit geradezu horrenden Brennmaterialpreisen rechnen.

Die schweizerische Maschinenindustrie, die chemische Industrie, die Textilindustrie, die verschiedene Standorte in der Ostschweiz haben und auf den Import ihrer Rohstoffe und Rohprodukte angewiesen sind, sind besonders ungünstig betroffen. Ein Zeichen der Zeit sind die in jüngster Zeit aus Kreisen der Maschinenindustrie vernehmbaren Stimmen um Gewährung von staatlichen Ausfuhrprämien.

Die billigen Frachtkosten der Wasserstrassen haben ihre Ursache in den billigeren Kosten der Zugkraft der Schiffe, der billigeren Herstellung und Unterhaltungskosten der Fahrzeuge und den billigeren Unterhaltungskosten der Fahrstrasse. Ein Vergleich mit den Eisenbahnen zeigt das besonders deutlich. Während wir für Fr. 1.20 100 kg Stückgut mit der Eisenbahn auf eine Entfernung von 78 km verfrachten können, sind es auf dem Wasser 400 km, also 322 km mehr; im Spezialtarif I ist die Differenz zugunsten der Wasserstrasse sogar 825 km. Diese theoretische Berechnung auf unsere Verhältnisse angewendet, ergäbe, dass wir die gleiche Quantität für das gleiche Geld von Zürich aus mit der Eisenbahn bis Aarau, mit der Wasserstrasse bis Worms, im Spezialtarif I von Zürich aus mit der Eisenbahn bis Taverne bei Lugano und mit der Wasserstrasse bis Rom expedieren können.

Der Steinkohlenbedarf der Stadt St. Gallen für das Gaswerk beläuft sich gegenwärtig auf ca. 23,500 t. Der grösste Teil kommt aus dem Saargebiet, ein kleinerer Teil aus England. Bei billiger Transportgelegenheit ist ausser Zweifel, dass der Bezug von besseren Ruhr-Kohlen aus dem Ruhr-Gebiet, mit dem wir mit der Rhein-Bodensee-Wasserstrasse in direkte Verbindung gebracht werden, erfolgen würde. Würden wir, auf Grund von Erfahrungstatsachen in Frankreich, Italien, Deutschland, mit einer durchschnittlichen Frachtermässigung von 2 Rp. per Tonnenkilometer gegenüber den Eisenbahnen und einem durchschnittlichen Reiseweg von 200—300 km rechnen, so resultierte mit den Kohlentransporten zu Wasser für die Stadt St. Gallen allein eine jährliche Ersparnis von 100—140,000 Franken.

Der südwestdeutsch-schweizerische Eisenbahnverkehr, um noch ein Beispiel für die ganze Schweiz anzuführen, betrug im Jahre 1909 = 2,404,904 t. Mit der gleichen Berechnungsgrundlage würde sich bei Wasserstrassenbenutzung ca. 7 Millionen Franken Ersparnis ergeben.

Durch den fundamentalen Vorteil der gewaltigen Transportkosten-Ersparnis wird unsere ostschweizerische Industrie, der Handel, die Landwirtschaft eminent

gewinnen: entsprechende Umschlagstarife der Eisenbahnen mit den verschiedenen Bahnanschlüssen in Koblenz, in Schaffhausen, in Konstanz, in Romanshorn und in Rorschach, werden auch das Hinterland befruchten.

Die erfolgreiche Bekämpfung fremder industrieller Erzeugnisse auf dem schweizerischen Markte und der erleichterte Wettbewerb mit diesen im Ausland werden die Arbeits- und Absatzgelegenheiten für alle Erwerbszweige vermehren; damit wird die Möglichkeit vermehrten Reichtums, vermehrter Steuerfähigkeit geschaffen.

Von besonderer Wichtigkeit für die Landwirtschaft ist der erleichterte Bezug künstlichen Düngers und Kraftfuttermittel; die Eisenbahnen kommen dem erhöhten Verbrauch bereits entgegen, in noch höherem Masse können niedrige Wasserfrachten dies bewirken. Am Rhein entlang und im Hinterland liegen reiche Lager an Sand- und anderen Bausteinen, Kalk, Sand, Ton. Für die Ausnutzung der prächtigen Steinlager am obern Bodensee ist eine bedeutende Ausdehnung zu erwarten. Alle diese Güter, die jetzt wegen relativ hoher Transportkosten ein beschränktes Absatzgebiet haben, werden in erhöhtem Masse gewonnen werden und der neuen Wasserstrasse grosse Verkehrsmengen zuführen.

Unsere Rhein-Bodensee-Wasserstrasse wird das Umschlagen der grossen Gütermassen, die heute schon in den oberrheinischen Häfen in Mannheim etc. verkehren, überflüssig machen, die Verlängerung der Transportmöglichkeit wird den Schiffahrtsbetrieb auf der heutigen Sackwasserstrasse rationeller gestalten, indem durch die vergrösserte Alimentationszone vermehrte Talgutbeförderung geschaffen wird.

Dadurch wird auch unser Handel unabhängig — neue Industrien finden am Rhein und Bodensee günstige Standorte, indem ihnen dort vorteilhafte Produktions- und Absatzbedingungen zukommen. Die neuen Hafenplätze werden zugleich Industrieplätze werden. Neue Erwerbszweige werden erst geschaffen im Schiffsdienst, im Speditionswesen, in den Motoren- und Schiffshebewerkfabriken.

Zum Schlusse muss hervorgehoben werden, dass die Rhein-Bodensee-Wasserstrasse eine wichtige Waffe in diesem Allerweltskampf ist, in dem es sich um die ernsten Lebensbedingungen zivilisierter Völker, um Arbeit und Brot handelt. Wir Schweizer, die wir eigentliche Wasserstrassen nicht vor uns sehen und in dieser Beziehung hinter allen unseren Nachbarstaaten stehen, berechnen mühselig, ob sich die Auslagen hierfür bei uns bezahlen werden.

Auch hierbei ist nicht zu vergessen, dass es sich um Krieg handelt, in welchem unser Dasein auf dem Spiele steht; wenn in einem wirklichen Krieg der Gegner ein schnellfeuerndes Geschütz, ein weittragendes Gewehr einführt, so bleibt keine Wahl, es muss eine ähnliche, womöglich eine bessere Waffe dieser Art eingeführt werden. Die Rhein-Bodensee-Schiffahrt ist für unsere Ostschweiz eine Waffe dieser Art. Wenn wir uns der Vorteile begeben, welche sich unsere Gegner durch deren Entwicklung verschaffen, so müssten wir die Folgen tragen, und die Folgen sind für die Landwirtschaft so bedenklich wie für den Handel und das Gewerbe, weil in der Schweiz keines mehr ohne das andere bestehen kann.

Schweizer. Wasserwirtschaftsverband

Vortrag in Basel. Zu dem vom Vorstande des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbande veranstaltete Vortrag des Herrn Emil Ziegler über „Unsere Wasserkräfte und ihre Verwertung" hatte sich am Mittwoch, 7. Dezember, im Saale der Rebleutenzunft in Basel eine stattliche Zuhörerschaft eingefunden, die mit hohem Interesse den Ausführungen des Redners folgte. Ein eingehender Bericht über den Vortrag wird in nächster Nummer unserer Zeitschrift erscheinen.

Wasserwirtschaftliche Bundesbeiträge. 22. November 1910. Kanton Waadt. Korrektion des Lionne-Baches bei l'Abbaye, Vallée de Joux 40 % = 10,000 Fr. (25,000 Fr.). — Erstellung von Uferschutzbauten an der Menthue bei Yvonand. 40 % = 8000 Fr. (20,000 Fr.).

25. November 1910. Kanton Bern. Korrektion des Lyssbaches im Dorfe Lyss 40 % = 30,800 Fr. (77,000 Fr.)

Kanton Uri. Ergänzungsarbeiten an der Verbauung des Gruonbaches bei Flüelen 40 % = 3200 Fr. (8000 Fr.)

Kanton Appenzell A.-Rh. Ergänzungsarbeiten des Kronbaches bei Jakobsbad 50 % = 4000 Fr. (8000 Fr.)

WASSERRECHT

Schiffahrtsabgaben im Deutschen Reich. Der Reichstag hat die Vorlage über die Schiffahrtsabgaben in erster Lesung beraten und an eine Kommission gewiesen. Für die Vorlage sprachen sich die Redner der Konservativen, der Nationalliberalen und des Zentrums aus, doch behielten sich die sächsischen Vertreter ihre Stellung vor. Den gegnerischen Standpunkt vertraten die freisinnigen und sozialdemokratischen Redner.

Während die Annahme der Vorlage im Reichstag sicher zu sein scheint, wächst im Lande draussen die Opposition. Eine Reihe von Versammlungen aus industriellen und kommerziellen Kreisen haben sich gegen die Schiffahrtsabgaben ausgesprochen. Die Handelskammer für den Kreis Konstanz (Präsident Kommerzienrat Stromeyer) führt in einer Eingabe an den Reichstag aus, die neue Vorlage sei nicht geeignet, sie von ihrer ablehnenden Haltung den Schiffahrtsabgaben gegenüber abzubringen: „In der Begründung des Gesetzentwurfes fehlt jeglicher Nachweis für die wirtschaftliche Berechtigung einer solchen Massnahme. Ferner wird keineswegs der Beweis dafür erbracht, dass die Abgaben unter Zugrundelegung der vorgeschlagenen Einheitssätze die Möglichkeit der Ausführung der im Programm vorgesehenen und noch später aufzunehmenden Stromprojekte garantieren.

Der Entwurf gibt auch keinen Aufschluss über die Art der Einteilung der Güter in Tarifklassen, über die Stromabschnitte und damit über die Staffelung der Abgaben.

Nach wie vor kann die Handelskammer Konstanz in der Erhebung von Schiffahrtsabgaben nur eine verkehrsfeindliche Massnahme erblicken, durch welche namentlich die ohnehin schon wirtschaftlich benachteiligten, an dem oberen Teil der Flussläufe befindlichen Erwerbsstände geschädigt werden. Selbst eine etwa zu erlangende Zusicherung, dass mit Hilfe der Erträgnisse der Schiffahrtsabgaben die Schiffbarmachung der Stromstrecke Strassburg-Bodensee zur Ausführung