Die deutsche Bereitschaft zum Ausbau der Schifffahrt oberhalb Basel

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **28 (1936)**

Heft 10

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-922251

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.e-periodica.ch

von neuen Kraftwerken und Verteilanlagen geltend machen. Dies kann sich noch schärfer auswirken, weil die Abwertung in einer Periode steigender Weltmarktpreise vorgenommen wurde. Immerhin darf nicht vergessen werden, dass der Grosshandelsindex verschiedener wichtiger Rohstoffe, wie z. B. der Metalle heute noch weit unter dem Stande des Juli 1914 steht. Die Verteuerung der neuen Anlagen kann auch zum Teil wieder kompensiert werden durch die billigeren Zinssätze auf dem Kapitalmarkt. Ob sie anhalten, bis sich der Bedarf von neuen Kraftwerken einstellt, ist allerdings eine andere Frage.

Zusammenfassend dürfen wir feststellen, dass die schweizerischen Elektrizitätswerke aus der Abwertung Nutzen ziehen werden. Die bestehenden Anlagen erhalten, wie alle Sachwerte, eine der Geldentwertung entsprechende Aufwertung. Bei neuen Anlagen muss mit einer Erhöhung der Baukosten gerechnet werden. Unterhalt- und Betriebskosten der Kraftwerke und Verteilanlagen werden infolge der höheren Materialpreise steigen. Anderseits steigen auch die Aequivalenzpreise gegenüber den Brennstoffen. Die grössten Vorteile erwachsen unserer Wasser- und Elektrizitätswirtschaft aber dann, wenn das Experiment der Abwertung gelingt und die schweizerische Wirtschaft wieder in Fluss kommt. Dann werden die brachliegenden Energiemengen wieder nutzbare Verwendung finden, die Rentabilität der Werke wird sich heben, und der Bau neuer Kraftwerke kann in Angriff genommen werden.

Die deutsche Bereitschaft zum Ausbau der Schiffahrt oberhalb Basel

Am 27. September fand die gemeinsame Tagung des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes und des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz in Säckingen statt. Es sind dort sehr bemerkenswerte Voten gefallen und Vorträge gehalten worden, die eine ausserordentlich fördernde Stellungnahme der deutschen Behörden erkennen liessen. Der badische Ministerpräsident Köhler teilte den festen *Willen der badischen Regierung mit, nunmehr an den Ausbau der Wasserstrasse oberhalb Basel, die in der Billigkeit der Erstellung ihresgleichen sucht, heranzutreten* und die Verhandlungen mit der Schweiz aufzunehmen. Die Schiffahrt zum Bodensee ist für das badische Land eine Lebensnotwendigkeit und der Wille besteht, endgültig vorwärts zu machen.

Herr Oberbaurat Altmayer, Karlsruhe, badischer Sachbearbeiter, erklärte, dass man heute im allerletzten Stadium der vorbereitenden Untersuchungen stehe. Von den für die Entschliessungen der Regierungen notwendigen Unterlagen seien die *Pläne* schon seit längerer Zeit fertig gestellt und gegenseitig ausgetauscht. Das gleiche gelte für die *Kostenanschläge*. Als letzte Unterlage bestehe die *verkehrswirtschaftliche Begründung*. Wenn diese letztere Begutachtung noch fertig überprüft sein werde, was bei gutem Willen im Laufe dieses Jahres möglich sein sollte, so werden die Regierungen vor der Entscheidung über die Bauausführung stehen.

Für die Ausbaugrösse beharren die deutschen Behörden auf dem Standpunkte der bisherigen Normalien. Wenn man die Entwicklung der Selbstfahrer als noch so günstig annehme, so bleibe doch die Tatsache, dass die überwiegenden Mengen von 85% noch geschleppt werden. Was die Kostenersparnisse bei kleinerem Ausbau anbelange, so würden diese bei einer Reduktion der Normalien auf den Selbstfahrerbetrieb nur 16—17% ausmachen. Dafür hätte man dann aber eine kümmerliche und ungenügende Wasserstrasse. Dank den bereits erfolgten und noch zu erwartenden Wehreinbauten durch die Kraftwerke werde die Wasserstrasse oberhalb Basel in ihren Kosten so günstig, wie das anderswo nicht mehr der Fall sei.

Das Verhältnis zu den Bahnen wurde vom Referenten durch das Zitat eines neutralen, sachkundigen Beobachters, Dipl.-Ing. Koomans, Direktor des Rotterdamer Hafens, beleuchtet. Dieser führte an der Tagung des Basler Schiffahrtsvereins vom 19. September folgendes aus: «Ernstliche Untersuchungen über das Verhältnis von Schiffahrt und Bahnen haben noch nirgends zum Beschlusse geführt, von einer Verlängerung des Wasserweges abzusehen. Ausser einer Verkehrsverschiebung entstehen infolge des billigeren Wasserweges neue Absatzmöglichkeiten für bestehende und bessere Standortsmöglichkeiten für neue Industrien. Es entstehe somit neuer Verkehr sowohl für den Wasserweg als auch für die Eisenbahn. Im übrigen handle es sich nicht in erster Linie um die Rentabilität der Eisenbahn, sondern um Ermässigung der Transportkosten für die schweizerische Industrie, sowie um Absatzmöglichkeiten und um Arbeitsgelegenheiten. Eine Verlängerung des Wasserweges mit gleichzeitiger Verkürzung des Trajektes der SBB werde zweifellos den Griff der SBB auf den Transitverkehr stärken. Nur eine kleine Ausdehnung des Transportangebotes werde hier schon genügen, um die

Nachteile der kürzeren Eisenbahnstrecke überzukompensieren.»

Herr Dir. Weber von der Rheinschiffahrts A. G. vorm. Fendel, Mannheim, bemerkte zur Frage der Ausbaugrösse: «Wir betrachten es deutscherseits als selbstverständlich, dass die Verlängerung der Rheinwasserstrasse so durchgeführt wird, dass der *gesamte* Rheinschiffahrtsverkehr Anteil daran haben kann. Es kann sich also nur darum drehen, dass die Schleusen für die Aufnahme des *Normalverkehrs* eingerichtet werden, dass also keine Beschränkung auf die heutigen Motorschiffsgrössen vorgenommen wird. Ueber diesen Punkt kann es solange keine Diskussion geben, als 85—90% der gesamten Rheinmengen im Schleppverkehr bewegt werden.»

Zu der in letzten Monaten von privater schweizerischer Seite proponierten Finanzierung der neuen Wasserstrasse mit *Sperrmark* bemerkt der Referent, er glaube nicht, dass eine solche Finanzierungsmethode in einem richtigen Staatsvertrage zwischen Deutschland und der Schweiz untergebracht werden könne. Die Baukosten seien nicht derart hoch, dass sie nicht auf dem Wege einer regulären Finanzierung aufzubringen wären.

Nach bestimmter Auffassung des Referenten ist die Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt oberhalb Basel bis dato wesentlich zu vorsichtig berechnet worden. Zwei Momente lassen die künftigen Wasserfrachten gerade um die Hälfte höher als das annehmen, womit bisher operiert wurde, nämlich die sehr gute Auswirkung der Regulierung Strassburg-Basel und die Tatsache, dass auch oberhalb Basel nicht mit den betriebsteuren 500—600-PSi-Schleppern zu rechnen sei, sondern dass ein 300-PSi-Schlepper *normalerweise* genügen würde. Die Kohlenfracht von der Ruhr zum Bodensee werde sich inskünftig stellen:

Normalfracht Ruhr-Basel	RM. 3.50
Anschlussfracht Basel-Bodensee	RM. 1.50

also RM. 5.— (mässige Abgaben inbegriffen). Die Getreidefracht Rotterdam-Bodensee werde sich kaum höher belaufen. Die Ersparnisse gegenüber der Bahn müssen als ausserordentlich hoch bezeichnet werden. — Da in der Schiffahrt keine Werttarifierung stattfindet, sich die Frachtkosten vielmehr direkt an die Betriebskosten anlehnen, haben diese Zahlen weitgehende Gültigkeit auch für andere Güter. Und weil diese Wasserfrachten nun nahezu um die Hälfte tiefer liegen als bisher angenommen, sind die vorliegenden Wirtschaftsrechnungen nicht nur auf jeden Fall richtig, sondern sie verbessern sich noch ganz erheblich.

Gerade dieser vom Referenten zuletzt erwähnte Faktor sollte es bewirken, dass man auch in der Schweiz über den Ausbau etwas grosszügiger zu denken anfängt, als dies heute der Fall ist, und dass man einer Schiffahrt Hand leiht, die nicht zum vornherein an Atemnot leidet. *Kr.*

Das neue Deutsche Energiewirtschaftsgesetz

Das am 13. Dezember 1935 in Deutschland erlassene Energiewirtschaftsgesetz [1] versucht den berechtigten Wünschen der Allgemeinheit, der Elektrizitätserzeuger und der Elektrizitätsverbraucher Rechnung zu tragen. Es bringt gleichzeitig die notwendige Unterordnung der gesamten Energiewirtschaft unter die Reichsführung. Es stellt die endgültige Regelung auf lange Zeit hinaus dar. Die Initiative der Betriebsführung bleibt nach dem neuen Gesetz vollständig gewahrt. Es wird kein Behördenaufbau mit der unvermeidlich damit zusammenhängenden Bürokratisierung geschaffen. Vielmehr wird die Selbstverwaltung der Wirtschaft erhalten, die allein dem Fortschritt der Technik und der wirtschaftlichen Erkenntnis freien Raum geben kann.

Gemischtwirtschaftliche, kommunale und private Werke bleiben in Zukunft nebeneinander bestehen. Allerdings muss die Planmässigkeit bei den zukünftigen Kraftwerks- und Leitungsbauten gewährleistet werden. Zu diesem Zweck werden grössere Neuinvestierungen anzeigepflichtig gemacht, und der Reichswirtschaftsminister hat innerhalb einer fest begrenzten Frist ein Einspruchsrecht. Die Zuständigkeiten werden neu geregelt, insbesondere wird dafür Sorge getragen, dass die unteren Verwaltungsbehörden Entwicklungen, die im Reichsinteresse liegen, auf Grund wegerechtlicher oder sonstiger Bestimmungen nicht verhindern. Der Wettbewerb zwischen Gas und Elektrizität bleibt bestehen.

Die Freiheit zur Errichtung eigener Kraftanlagen wird nicht angetastet. Es soll also auch in Zukunft jedermann frei darüber entscheiden können, ob er die Energie für seinen Betrieb selbst erzeugen, oder von einem Elektrizitätswerk beziehen will. Allerdings muss er künftig *vor* Errichtung einer Eigenanlage bei seinem zuständigen Elektrizitäts-

[1] Das Gesetz regelt die Elektrizitäts- und Gasversorgung Deutschlands auf einer neuen Grundlage. In den folgenden Zeilen wird das Gesetz vom Standpunkt der Elektrizitätswirtschaft behandelt. Die Ausführungen finden aber ohne weiteres auch auf die Gasversorgung entsprechende Anwendung.