

Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Schweizerische Monatshefte für Politik und Kultur**

Band (Jahr): **1 (1921-1922)**

Heft 11

PDF erstellt am: **09.08.2024**

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.

Schweizerische Monatshefte * für Politik und Kultur *

Verlag der Genossenschaft zur Herausgabe der Schweizerischen Monatshefte für Politik und Kultur, Zürich. — Verantwortlicher Schriftleiter Dr. Hans Dehler. Bezugspreis jährlich Fr. 16.—, vierteljährlich Fr. 4.25, Einzelhefte Fr. 1.50. Ueber die Bezugsbedingungen für das Ausland gibt der Verlag Auskunft. Bestellungen nehmen alle Poststellen, alle besseren Buchhandlungen oder der Verlag Zürich, Steinhaldenstrasse 66 entgegen. Einzahlung des Bezugspreises auf unsere Postcheck-Rechnung VIII 8814 gilt als Bestellung. Bestellungen aus dem Auslande nur direkt beim Verlag.

I. Jahrgang

Februar 1922

Heft 11

Die Rheinfrage.

Von

H. Bertschinger, Zürich.

Der Massengüterverkehr aus den nördlichen Nachbarländern und der die Nordseehäfen passierende Ueberseeverkehr nach der Schweiz soll durch die Rheinschiffahrt ausgedehnt, verbilligt und erleichtert werden. Die Wirtschaftlichkeit dieses neuen Verkehrsmittels zwischen der Schweiz und dem Meer wurde schon 1914 durch ein umfangreiches Gutachten Sympher, vortragender Rat im Ministerium der Bauten in Berlin, nachgewiesen. Neben dem Nachbar- und Ueberseeverkehr könnte die Rheinschiffahrt auch ein Förderer des Transits durch die Schweiz werden. Diese Frage ist besonders heute aktuell, weil aus valutarischen Gründen eine Umfahrung der Schweiz im Transit eingetreten ist. Die Eigenversorgung Italiens an Kohle betrug im Jahre 1912 nur 660,000 Tonnen, währenddem sich der Bedarf auf nicht weniger wie 11,000,000 Tonnen stellte. Die Lieferungen aus den am nächsten gelegenen deutschen Zechen betragen, trotz aller Anstrengungen Deutschlands, den Kohlenabsatz in Italien zu erweitern, nur rund 1,200,000 Tonnen, 9,800,000 Tonnen Kohle kamen auf dem Seeweg aus England und den Vereinigten Staaten, Belgien und Frankreich. Dieser Zustand muß jeden Verkehrstechniker zum Nachdenken darüber reizen, ob die billige Rheinschiffahrt vorgetrieben bis an den Nordfuß der Alpen und billige Alpenbahnen in der Lage wären, den unser Land transitierenden deutschen und englischen Kohlentransport zu vermehren. Freilich sind gewaltige Widerstände und Schwierigkeiten zu überwinden, aber in dem heißen Kampf, den unser kleines Land seit Jahrhunderten um seine Verkehrsstellung geführt hat, sind schon ebensoviel Arbeit und Mittel gewagt worden — ja man hat es im Mittelalter sogar auf kriegerische Verwicklungen ankommen lassen.

Der Rhein ist schiffbar bis hinauf nach Straßburg. Auf der Strecke Straßburg-Basel ist eine gewisse Schiffahrtsfähigkeit vorhanden, die aber nicht voll genügt und die insbesondere zufolge Vertiefungen und zu wenig