

# Bundesbahnen und Binnenschifffahrt

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt**

Band (Jahr): **3 (1910-1911)**

Heft 5

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-919902>

## **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.

In derselben Weise wie bei Rheinau muss uns auch jeder andere Punkt am Rhein je nach seiner Lage zum alten Rheintal für jedes Wasserbauproblem eine der vier genannten Vorbedingungen bieten. Die grösste Bedeutung kommt natürlich den unter 4. besprochenen epigenetischen Talstücken zu, von denen sich bis jetzt 16 verschiedene Stellen nachwiesen liessen. Die Länge der einzelnen Stücke ist dabei ausserordentlich verschieden. Oft sind es kaum hundert Meter, bei der längsten Strecke (Rüdlingen unterhalb der Thurmündung bis Eisenbahnbrücke Eglisau) sind es nicht weniger als 8 km. Die 16 epigenetischen Talstücke machen zusammen ungefähr  $\frac{1}{4}$  des ganzen heutigen Rheintales aus, die übrigen  $\frac{3}{4}$  entfallen auf Strecken, wie sie uns durch die Profile I, II und IV dargestellt sind.



### Bundesbahnen und Binnenschifffahrt.

Das offizielle Bulletin der Sitzung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen vom 29. November gibt ausführlich die Debatte über die Stellung der Bundesbahnen zur schweizerischen Binnenschifffahrt wieder. Wir lassen das Bulletin folgen, da es ein historisches Dokument für die wirtschaftspolitische Einsicht der Bundesbahnverwaltung sein wird, können aber nicht verschweigen, dass dieser „offizielle“ Bericht die Begründung der Ansicht der Generaldirektion sehr ausführlich, diejenige der Befürworter der Motion Keller sehr kurz behandelt.

Zur Kritik der verkehrspolitischen Ansichten der Generaldirektion steht unsere Zeitschrift den Lesern gerne zur Verfügung.

\* \* \*

In der Sitzung des Verwaltungsrates vom 29. April 1910 sind von einem Mitglied (Regierungsrat Keller, Schaffhausen) anlässlich der Beratung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der Bundesbahnen pro 1909, folgende Anträge begründet worden:

- a) „Der Verwaltungsrat möge sich anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichtes dahin aussprechen, es liege im Interesse der Bundesbahnen, dass die Generaldirektion die weitere Entwicklung der Schifffahrtsbestrebungen verfolge und im besondern dem Rhein-Bodensee-Schifffahrtsprojekte, als demjenigen, welches am ehesten reale Gestalt annehmen könne, ihre volle Aufmerksamkeit zuwende;
- b) Der Verwaltungsrat möge die Generaldirektion und die ständige Kommission einladen, die Frage des Beitrittes zu den Rheinschifffahrts-Verbänden und der aktiven Beteiligung an den Studien über die Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee zu prüfen und dem Verwaltungsrat darüber zu berichten.“

Der Rat hat damals beschlossen, diese Anträge als selbständige Anträge im Sinne von Art. 13 des Geschäftsreglementes entgegenzunehmen zur Beschlussfassung über deren Erheblichkeitserklärung in einer spätern Sitzung, unter gleichzeitiger Überweisung an die Generaldirektion behufs Stellungnahme dazu.

Wie der Berichterstatter der Generaldirektion in der heutigen Sitzung ausführte, hat jene die Frage neuerdings gründlich geprüft und erwogen und ist dabei in ihrer Auffassung bestärkt worden, der sie in dem unterm 19. Juni 1909 dem eidgenössischen Eisenbahndepartement erstatteten Gutachten über die Erstellung schiffbarer Wasserläufe Ausdruck gegeben hat.

Bei Behandlung dieser für die Schweiz überaus wichtigen Angelegenheit seien zwei Gesichtspunkte wohl auseinander zu halten, einmal die volkswirtschaftliche Frage, ob den Bestrebungen zur Hebung der Schifffahrt in der Schweiz in Wirklichkeit die grosse Bedeutung zukomme, welche ihr von den Initianten dieser Bestrebungen beigemessen werde, und daneben die Frage, wie sich die Bundesbahnen zu denselben zu verhalten haben. In ersterer Beziehung bemerkte der Referent, dass die Frage der Begünstigung der Schifffahrt und namentlich auch die Stellungnahme der Eisenbahnen dazu nicht nur in der Schweiz, sondern in ganz Europa und auch ausserhalb des Kontinents, speziell in Amerika, lebhaft erörtert werde, und es hätten sich dabei die verschiedensten Gesichtspunkte geltend gemacht. Eine allgemeine Auffassung darüber habe auch in den Resolutionen der jüngsten Tagung des internationalen Eisenbahnkongresses im Sommer 1910 in Bern Ausdruck gefunden. Die Resolution des Kongresses, auf welchem doch die verschiedenartigsten Standpunkte zur Geltung gekommen seien, gehe dahin, dass die Wasserstrassen in der Regel nicht als Zubringer von Verkehr für die Eisenbahnen betrachtet werden könnten, sondern in der Hauptsache als deren Konkurrenten und dass, von diesem Standpunkt aus betrachtet, die Erstellung schiffbarer Wasserläufe nur ausnahmsweise gerechtfertigt erscheine. Wenn ein neuer Verkehrsweg geschaffen werden müsse, um eine bedeutende Verkehrsbewegung zu bewältigen, für welche die bestehenden Wege nicht mehr ausreichen, könne selbst dort, wo die topographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse die Erbauung einer künstlichen Wasserstrasse gestatten würden, das gleiche Ergebnis mit geringeren Kosten durch den Bau einer Eisenbahn erreicht werden. Allerdings komme diesen Resolutionen nicht der Charakter allgemeiner unfehlbarer Lehrsätze zu, weil, wie aus den Schlussfolgerungen selbst hervorgehe, diese je nach den speziellen Verhältnissen des Landes wesentliche Modifikationen erfahren. Immerhin seien darin verschiedene richtige Grundsätze ausgesprochen, die für die Schweiz so gut Geltung besässen wie anderwärts. Die Frage, ob im allgemeinen die Begünstigung der Wasserstrassen gegenüber den Eisenbahnen für die Schweiz angezeigt erscheine, berühre nicht bloss die Bundesbahnen, es handle sich dabei vielmehr um eine volkswirtschaftliche Frage allgemeiner Natur, bei deren Beantwortung alle Interessenten angehört werden müssen, wenn eine zu-

treffende Ausgleichung der sich widerstreitenden Interessen angebahnt werden solle. Vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte aus betrachtet dürfte nicht übersehen werden, dass die Erstellung schiffbarer Wasserläufe auch in der Schweiz ganz enorme Kapitalaufwendungen erfordern werde. Diese Aufwendungen seien dann allerdings ohne Einfluss auf die Preisstellung der Wasserstrassen, wenn ein dritter die Ausgabe bezahle, ähnlich wie dies der Staat für Erstellung von Strassen zu tun pflege, deren Benutzung jedermann unentgeltlich offen stehe. Die Wasserstrassen können dann billig transportieren, wenn sie selbst an ihre Erstellung nichts beizutragen haben und an ihren Unterhalt nur einen geringfügigen Beitrag entrichten müssen. In einer andern Lage befänden sich die Bundesbahnen; sie hätten nicht nur den gesamten Rückkaufspreis zu verzinsen, sondern auch zu amortisieren. Man müsse also wohl erwägen, ob vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet sich eine so hohe Kapitalanlage, wie sie die Erstellung schiffbarer Wasserläufe in der Schweiz erheische, rentiere, d. h. ob der Nutzeffekt in einem richtigen Verhältnis zur Ausgabe stehe. In dem dem eidgenössischen Eisenbahndepartement erstatteten Gutachten habe die Generaldirektion versucht, objektive Berechnungen über die mutmasslichen Baukosten der Schiffbarmachung der Wasserläufe aufzustellen. Nach der Zusammenstellung belaufen sie sich auf rund Fr. 180,000,000. Rechne man für Verzinsung und Amortisierung dieses Kapitals  $4\frac{1}{2}\%$ , stelle sich die jährliche Zinslast auf Fr. 8,100,000. Dazu kommen für Betrieb und Unterhalt der Anlagen weitere Fr. 1,500,000, so dass sich die jährliche Gesamtbelastung auf zirka Fr. 9,600,000 stellen würde. Angenommen, die Generaldirektion hätte heute zu hoch gerechnet, sei zu bemerken, dass im Zeitpunkt der Erstellung der Wasserstrassen die effektiven Baukosten jedenfalls nicht geringer sein werden. Würden sie aber auch tatsächlich viel niedriger ausfallen, verbliebe dem Lande dennoch für alle Zukunft eine ganz bedeutende Kapitalbelastung, indem an eine Amortisierung der Bauausgaben kaum gedacht werden könne.

Für die Kanalisierung nur der Rheinstrecke Basel-Schaffhausen habe die Generaldirektion die Kosten auf Fr. 40,000,000 geschätzt; die Zins- und Amortisationsquote hiervon betrage Fr. 1,800,000 und die Ausgaben für Unterhalt und Betrieb Fr. 600,000, total Jahresausgabe Fr. 2,400,000. Angesichts dieser Ziffern scheine es angezeigt, reiflich zu überlegen, ob es sich rechtfertige, das allgemeine Vermögen der Schweiz dauernd mit solchen Ausgaben zu belasten und zu prüfen, ob die Vorteile, welche aus der Verbilligung gewisser limitierter Transporte erwachsen könnten, eine derartige Aufwendung rechtfertigen. Nachdem die Bestrebungen in Fluss gekommen seien, erscheine es durchaus angezeigt, die

Angelegenheit gründlich zu prüfen und für Abklärung der Sachlage zu sorgen. Dagegen könne den Bundesbahnen, nachdem sie in einem in objektiver Weise abgefassten Gutachten an das eidgenössische Eisenbahndepartement zur Sache Stellung genommen haben, unmöglich zugemutet werden, sich an diesen Bestrebungen weiter zu beteiligen. Für die Schweiz stehe es ausser Zweifel, dass die Schiffhartsbestrebungen den Bundesbahnen eine erhebliche Konkurrenz schaffen werden. Wäre dies nicht der Fall, hätte die Verwirklichung gar keinen Zweck; Lebensbedingung für die Wasserstrassen sei, dass sie in ausgedehntem Masse benutzt werden, desto grösser aber auch die hieraus den Bundesbahnen erwachsende Schädigung infolge der Verkehrseinbusse und der dadurch bedingten Notwendigkeit der Taxherabsetzung zur Erhaltung der Transporte. Für die Schweiz sei es aber durchaus nicht gleichgültig, ob die Bundesbahnen durch neue Verkehrsmittel eine Schmälerung ihrer Einnahmen erleiden oder nicht. Diese hätten genug zu tun mit der durchgeführten oder noch in Aussicht stehenden Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes. In letzterer Beziehung sei zu rechnen mit der Lötschberg-Simplonroute und mit der Ostalpenbahn. Die nach Eröffnung dieser Linie eintretende Verkehrszunahme reiche bei weitem nicht aus, um die aufgewendeten Kapitalien gewinnbringend zu gestalten. Die in dieser Beziehung am Simplon gemachten Erfahrungen bilden einen deutlichen Fingerzeig. Die Transportvermehrung in der Schweiz sei nicht eine derartige, dass zu seiner Bewältigung noch neue Verkehrsmittel ins Leben gerufen werden müssen. Das bestehende Netz reiche zur Bewältigung nicht nur des vorhandenen, sondern eines noch bedeutend gesteigerten Verkehrs vollkommen aus, zudem könne die Leistungsfähigkeit durch den weitem Ausbau des Netzes auf Doppelspur noch bedeutend erhöht werden. Die Verhältnisse am Unterrhein, worauf von den Befürwortern der Schiffhartsbestrebungen verwiesen werde, lägen wesentlich anders als bei uns, weil dort die bestehenden vier Schienengeleise für den Verkehr nicht mehr genügen.

In der Schweiz handle es sich darum, eine neue Verkehrsstrasse zu dem Zweck ins Leben zu rufen, einen Teil des Verkehrs der Bundesbahnen etwas billiger zu befördern, aber dieser kleine Vorteil wiege die damit Hand in Hand gehende grosse Schädigung der Bundesbahnen und damit des allgemeinen Wohlstandes bei weitem nicht auf. Gerade die Kreise, welche durch den Bau von Wasserstrassen profitieren sollen, Handel und Verkehr, besitzen das grösste Interesse am Gedeihen unseres nationalen Verkehrsmittels. Nur einer prosperierenden, finanzkräftigen Bundesbahn werde es möglich werden, mit der Zeit eine allgemeine Taxreduktion im Güterverkehr zu verwirklichen, um dadurch im Konkurrenzkampf mit den auswärtigen Bahnen Schritt zu halten. Dass unter

diesen Umständen der Verwaltung der Bundesbahnen nicht zugemutet werden könne, Organisationen beizutreten, welche den Zweck verfolgen, die Schifffahrt zu begünstigen und damit die Rendite der Eisenbahnen künstlich herabzudrücken, erscheine nicht zweifelhaft. Dass speziell die Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Bodensee im Interesse der Bundesbahnen liegen würde, sei eine irrthümliche Auffassung und das Gegenteil zutreffend; wenn daneben gleichzeitig auch unsere Nachbarbahnen geschädigt würden, bringe diese Tatsache für die Bundesbahnen keinen Vorteil. Wie man übrigens die Bestrebungen für die Schiffbarmachung der Wasserläufe im Schosse der deutschen Eisenbahnverwaltungen taxiere, dürfte den Befürwortern aus gelegentlichen Äusserungen jener Kreise hinlänglich bekannt geworden sein. Der Referent verwies in dieser Beziehung speziell auf die Verhandlungen im preussischen Landtag über die Verbesserung der Wasserläufe des Mosel, bei welcher Gelegenheit der Vertreter der Staatsregierung in bestimmtester Weise gegen diese Bestrebungen Front gemacht habe.

Aus allen diesen Erwägungen sei die Generaldirektion, in Übereinstimmung mit der Mehrheit der ständigen Kommission, zum Schlusse gelangt, dass den Bundesbahnen unmöglich zugemutet werden könne, den Schifffahrtsverbänden beizutreten und damit Unternehmungen fördern zu helfen, die direkt gegen die Interessen der Bundesbahnen gerichtet seien. Sie beantrage deshalb Ablehnung der gestellten Anträge.

Vom Referenten der Mehrheit der ständigen Kommission (a. Generaldirektor Dubois) wurden einleitend die guten Absichten anerkannt, von denen sich die Befürworter der Schifffahrtsbestrebungen leiten liessen. Die Aussichten, welche sie sich von deren Verwirklichung versprechen, seien sicherlich sehr verlockende. Die Wasserstrassen, welche von Basel weg unter Benutzung des Rheins, der Aare und der Limmat nach dem Bodensee, dem Zürichsee, dem Neuenburger- und Bielersee bis zum Léman führen, würden von ihnen als Urheber vermehrten Wohlstandes und als Förderer der an diesen Wasserstrassen angesiedelten Industrien gepriesen. Durch Schaffung vermehrter Arbeitsgelegenheit sollen die überschüssigen Arbeitskräfte der vermehrten Bevölkerung lohnende Beschäftigung finden. Mit den billigen Schiffsfrachten hoffe man ferner die Einfuhrbedingungen für Rohstoffe zu verbessern und damit eine bedeutende Entwicklung unserer elektrometallurgischen und elektrochemischen Industrien zu erzielen, die ihrerseits eine bessere Ausnutzung der brachliegenden Wasserkräfte im Gefolge haben werden. Umgekehrt sollen diese Wasserstrassen auch die Möglichkeit schaffen, die verarbeiteten Rohstoffe zu vorteilhaften Transportbedingungen zu exportieren. Durch die Schiffbarmachung der Wasserläufe hoffe man überhaupt, die schweren

Massengüter zu viel günstigeren Bedingungen ein- und auszuführen als dies per Eisenbahn möglich sei. Dabei werde von den Anhängern dieser Bestrebungen betont, dass die Bundesbahnen in der Schifffahrt nicht etwa einen ernsthaften Konkurrenten zu erblicken haben, sondern vielmehr einen Bundesgenossen, der ihnen die wertvollsten Dienste leisten solle.

Von diesem allgemeinen volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, gehe die Beantwortung der Frage über den Rahmen einer im Schosse des Verwaltungsrates der Bundesbahnen zu führenden Diskussion hinaus. Nach dieser Richtung bilde ihre Erörterung mehr Sache der politischen Behörden und der gesamten Schweiz. Gestützt auf das bereits vom Berichterstatter der Generaldirektion erwähnte Gutachten sei festzuhalten, dass die Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Bodensee einen Kapitalaufwand von rund 40 Millionen erheischen werde, deren Verzinsung und Amortisation 1 350 000 Fr. per Jahr verschlinge; für Unterhalt und Betrieb rechne das Gutachten mit einer Jahresausgabe von weitem 600 000 Fr. Dass derartige Opfer in keinem richtigen Verhältnis zu den Vorteilen stehen, welche der Schweiz aus dem neuen Transportmittel erwachsen werden, liege auf der Hand, ganz abgesehen von der sicher in Aussicht stehenden Erhöhung der Preise für die elektrische Energie infolge kostspieligen Anlagen der Elektrizitätswerke, bei deren Bau auf die Schifffahrtsverhältnisse Rücksicht genommen werden müsse. Dazu komme, dass der zu schaffende Wasserweg nach den Mitteilungen des Hauptförderers der schweizerischen Schifffahrtsbestrebungen nur während  $\frac{4}{9}$  des Jahres benutzbar wäre, wegen der Hoch- und Niederwasserstände und anderer Verhältnisse, welche der Rheinschifffahrt von Basel aufwärts hindernd im Wege stehen; ein Umstand also, der den Wert des neuen Transportmittels bedeutend beeinträchtigen müsste. Einen grossen Vorteil erblicken die Förderer dieser Wasserstrasse darin, dass sich die Fracht per Bruttotonnenkilometer um 1—2 Cts. billiger stellen würde als die Beförderung per Eisenbahn. Eine derartige Preisreduktion bezeichnete der Berichterstatter als durchaus ungenügend, um den schweizerischen Industrien einen Vorsprung einzuräumen. Nach wie vor werden diese von der Handelspolitik unserer Nachbarn abhängig bleiben, die durch zolltarifische Massnahmen eine derart untergeordnete Frachtermässigung für unsere Exportgüter ohne weiteres neutralisieren würden.

Die Frage, die im Schosse des Verwaltungsrates erörtert werden müsse, sei die, ob die Bundesbahnen an der Förderung und Verwirklichung der Schifffahrtsbestrebungen ein Interesse besitzen oder nicht. Mit der Generaldirektion verneine die Mehrheit der ständigen Kommission diese Frage. Von den Befürwortern der Wasserstrassen werde zwar dieses Transportmittel als der beste Verbündete der Bundesbahnen bezeichnet und zur Unterstützung dieser Behauptung

auf die Entwicklung des deutschen Schienengesetzes hingewiesen, dessen Verkehr, dank der Entwicklung der Wasserstrassen, in ungeahnter Masse gestiegen sei. Demgegenüber bleibe zu untersuchen, ob der deutsche Eisenbahnverkehr nicht dank, sondern trotz der Flußschiffahrt, sich in diesem Masse entwickelt habe.

In Übereinstimmung mit den Ausführungen des Berichterstatters der Generaldirektion erblicke die Mehrheit der ständigen Kommission in den Wasserstrassen nicht einen Bundesgenossen, sondern einen ganz ernsthaften Konkurrenten der Bundesbahnen. Dieses Eisenbahnnetz stelle kein Privateigentum dar, sondern repräsentiere einen Bestandteil des Nationalvermögens der Schweiz, und das Rückkaufgesetz erkläre mit Recht, dass es den allgemeinen Landesinteressen zu dienen habe. Das Gesetz sehe auch eine Herabsetzung der Gütertarife vor, sobald die Finanzlage des Unternehmens dies gestatte. Bis zur Stunde sei die Verwirklichung dieser Absicht nicht möglich geworden, weil die Bundesbahnen zunächst andere dringendere Aufgaben zu lösen hatten, wie namentlich die Erweiterung der Bahnhöfe, der Ausbau und die Verbesserung der von den Privatbahnen teilweise in unbefriedigtem Zustande übernommenen Linien, ferner die Vereinheitlichung der Betriebsführung, die Verbesserung der ökonomischen Lage des Personals u. a. Solange indessen die tarifrischen Massnahmen im Sinne der Herabsetzung der Gütertarife und der damit bezweckten Erleichterung von Handel und Verkehr nicht verwirklicht seien, hätten die Bundesbahnen ihre vornehmste Bestimmung noch nicht erfüllt. Die Rückkaufspolitik hätte fehlgeschlagen, wenn dieser Zweck nicht erreichbar wäre. Vom wirtschaftspolitischen Standpunkte des ganzen Landes aus betrachtet, müsse somit das Bestreben in allererster Linie dahin gehen, die Bundesbahnen möglichst finanzkräftig zu machen. Je besser man dieses Ziel erreiche, umso eher werde es möglich sein, die für Handel und Industrie erhofften vorteilhaften Transportbedingungen zu schaffen. Das Gegenteil aber werde erreicht, wenn die Schiffahrt die Bundesbahnen durch den Entzug eines grösseren oder kleineren Teils des Verkehrs in ihrer Entwicklung aufhalte und deren Rendite beeinträchtige. Das Nebeneinanderbestehen von Schiffahrts- und Bahnlinien werde beide unrentabel machen. Statt einer gutsituierten, finanzkräftigen Bundesbahn werde man zwei schlecht rentierende Verkehrsanstalten erhalten, ein Ergebnis, das sicherlich von den Befürwortern der Schiffahrtsbestrebungen nicht beabsichtigt sei. Bei uns habe man sich aber noch viel zu wenig mit der Tatsache vertraut gemacht, dass die Eidgenossenschaft in den Bundesbahnen ein Kapital von über einer Milliarde investiert habe und dass diese enorme Summe nicht von einer Privatunternehmung, sondern vom Schweizervolk geschuldet werde, sodass jeder Schaden, welcher

den Bundesbahnen zugefügt werde, das nationale Vermögen tangiere.

Gestützt auf diese Erwägung erklärte der Referent, dass die Mehrheit der Kommission die Erstellung von Wasserstrassen in der Schweiz nicht als den allgemeinen Landesinteressen dienend betrachten könne, sondern darin im Gegenteil eine schädigende Massregel erblicke. Sie sei der Meinung, dass der Zeitpunkt noch in weiter Ferne liege, in welchem die Bundesbahnen zur Bewältigung des Verkehrs nicht mehr ausreichen und deshalb der Unterstützung durch die Wasserstrassen bedürfen. Wie bereits der Berichterstatter der Generaldirektion betont habe, seien die Bundesbahnen nicht nur dem vorhandenen, sondern einem noch bedeutend gesteigerten Verkehr vollauf gewachsen. Der Verwaltungsrat habe somit alle Veranlassung, den Standpunkt der Generaldirektion und der Mehrheit seiner ständigen Kommission zu unterstützen und sich gegen die Erheblicherklärung der Anträge auszusprechen.

Von einem andern Mitglied der ständigen Kommission, Nationalrat Köchlin, Basel, wurde zur Unterstützung der Anträge Keller ausgeführt, dass sich diese lediglich auf die Förderung der Schiffahrtsbestrebungen der Rheinstrecke von Basel bis in den Bodensee beziehen, nicht aber auf die offenbar noch in ferner Zukunft liegenden Bestrebungen für eine Fortsetzung der Schiffahrt vom Rhein ins Landesinnere. Mit der Erheblicherklärung jener Anträge solle auch nicht eine Verpflichtung gegenüber der Generaldirektion ausgesprochen werden, um jeden Preis den Schiffahrtsverbänden beizutreten. Gemäss der abgeänderten Fassung dieser Anträge handle es sich nur um eine Ermächtigung der Generaldirektion, den Beitritt der Bundesbahnen zu erklären, falls sie es für zweckmässig erachten sollte. Der Frage des Beitrittes oder Nichtbeitrittes messe der Sprechende überhaupt eine nebensächliche Bedeutung bei, das Schwergewicht erblicke er vielmehr in der grundsätzlichen Stellungnahme der Bundesbahnen gegenüber diesen Bestrebungen überhaupt. Die eigentlichen Schiffahrtsenthusiasten würden es vielleicht nicht einmal sonderlich begrüssen, wenn die Bundesbahnen durch ihren Beitritt einen zurückhaltenden Einfluss in den Verbänden zur Geltung bringen würden. Wenn vom Berichterstatter der Generaldirektion auf die Schlussfolgerungen des internationalen Eisenbahnkongressverbandes verwiesen werde, sei dabei nicht ausser acht zu lassen, dass der Behandlung der Angelegenheit im Schosse von Eisenbahnfachmännern eine gewisse Einseitigkeit anhafte, wie das umgekehrt auch gegenüber den Bestrebungen der Schiffahrtspropagandisten zutreffe. Gewisse Einseitigkeiten seien also gegeben und die Wahrheit dürfte wohl eher in der Mitte zu suchen sein. Zu betonen sei immerhin,



dass den Schiffahrtsenthusiasten, wie den Enthusiasten, welche den Anfang einer neuen Bewegung überhaupt inaugurierten, das Verdienst zukomme, den Boden geschaffen zu haben, auf dem in der Folge die praktischen Bestrebungen weiter bauen können. In materieller Beziehung sei daran zu erinnern, dass die Generaldirektion in ihrem dem eidgenössischen Eisenbahndepartement erstatteten Gutachten die Entwicklung der Grossschiffahrt bis an die Landesgrenze selbst als im Interesse der Bundesbahn liegend bezeichnet habe, und innerhalb gewisser Schranken seien diese Bestrebungen von ihr auch praktisch gefördert worden. Bis jetzt habe sich die Schiffahrt bis nach Basel in erfreulicher Weise entwickelt. Von Jahr zu Jahr nehme der Güterumschlag zu, ganz besonders in den letzten zwei Jahren. Im laufenden Jahr seien in Basel zirka 60—65,000 t Schiffsgüter umgeschlagen worden. Hievon entfallen rund 45,000 t auf die Bergfrachten und der Rest auf die Talfrachten. Von diesen seien rund 70 % in das Innere der Schweiz weitertransportiert worden, während nur zirka 30 % zunächst auf dem Platze Basel verblieben wären. Der Verwaltungsrat möge diesen Mitteilungen entnehmen, dass die Schiffahrt bis Basel nach ihrer bisherigen Entwicklung in bedeutend höherer Masse der gesamten Schweiz zugute komme als dem Platze Basel selbst und dass daher die Gewährung einer Bundessubvention an die Erstellung der dortigen Schiffahrtseinrichtungen gerechtfertigt erscheine. Das Verhältnis zwischen Talfrachten und Bergfrachten sei überraschend günstig, viel günstiger als dasjenige irgend eines andern Rheinhafens. Dieser Umstand sei für die schweizerische Industrie von besonderem Interesse wegen der Möglichkeit, Güter aus der Schweiz auf Grund der billigen Wasserfrachten zu exportieren; von Bedeutung sei dies namentlich für die elektrochemische Industrie.

Der Sprechende äusserte sich hierauf speziell über die Schiffahrtsbedingungen auf dem Rhein von Basel abwärts und die dort noch bestehenden natürlichen und künstlichen Hindernisse, welche einer gedeihlichen Weiterentwicklung der Schiffahrt im Wege stehen. Für ihre Beseitigung werde man schweizerischerseits einen leichten Stand bekommen, wenn man sich offiziell gegenüber den Bestrebungen zur Schiffbarmachung des Rheins Basel aufwärts nicht zum vorneherein ablehnend verhalte. Nicht zum mindesten diese Erwägungen taktischer Natur veranlassen den Sprechenden, für die Erheblicherklärung der Anträge zu stimmen. Damit die Schiffahrt bis nach Basel tunlichst erleichtert werde, bedürfe es der Unterstützung durch die deutschen Uferstaaten. Auch darauf sei aufmerksam zu machen, dass, weil unser Land von so hohen Zollschranken umgeben sei, alle diejenigen Mittel Anwendung finden müssen, die geeignet erscheinen, unserem Handel und unseren Industrien durch Eröffnung billiger Was-

serwege möglichst freie Bahn zu verschaffen. Nach Auffassung des Sprechenden besitzt die Schweiz in der Fortsetzung der Rheinschiffahrt bis in den Bodensee ein allgemeines nationales Interesse.

Zur Frage der Rentabilität der Hafenanlagen wurde von dieser Seite bemerkt, dass es erklärlich scheinete, wenn eine Eisenbahnverwaltung diese nach den Grundsätzen über Neu-, Ergänzungs- oder Erweiterungsanlagen ihres Netzes beantworte. Indessen müsse doch darauf hingewiesen werden, dass für die Schiffahrtsanlagen andere Gesichtspunkte in Betracht zu ziehen seien. Im Grossen und Ganzen werde man nie von einer Rentabilität der Schiffahrtseinrichtungen sprechen können. Bei Erstellung solcher habe man nicht sowohl die Rentabilität im Auge als vielmehr die Förderung allgemeiner volkswirtschaftlicher Interessen. Der Sprechende verwies in dieser Beziehung auf die Auffassung der deutschen Rheinhäfen-Städte, speziell Mannheim und Strassburg, deren Verkehrsentwicklung gerade durch Erstellung von Schiffahrtseinrichtungen einen so bedeutenden Aufschwung genommen hätten. Gewiss seien die Bedingungen für Basel bei weitem nicht so günstige wie diejenigen der genannten Städte, welche letztere Bestandteile eines viel bedeutenderen Zollgebietes mit grossem inländischen Markt darstellen. Aus der Entwicklung der Rheinhäfen in Deutschland lasse sich aber doch soviel entnehmen, dass, wenn auch in reduziertem Masse, aus diesen Einrichtungen eine Förderung von Industrie und Handel hervorgehe und dass gerade deshalb, weil die Schweiz einen schweren wirtschaftlichen Existenzkampf führen müsse, kein Mittel unversucht bleiben dürfe, welches geeignet scheinete, die schweizerische Volkswirtschaft zu begünstigen und den Kampf gegenüber dem Auslande zu erleichtern. Man müsse auch den Mut besitzen, in die Zukunft zu blicken, um bei der Wahrung momentaner Interessen diejenige wirtschaftlicher Zukunftsinteressen nicht aus den Augen zu verlieren. Der Wunsch des Sprechenden gehe nicht dahin, dass die Bundesbahnen mit vollen Segeln in den Strom der Schiffahrtsbestrebungen hineintreiben sollen, sondern lediglich der, dass sie diesen Bestrebungen gegenüber eine wohlwollende und sympathische Haltung einnehmen.

Der Antragsteller, Regierungsrat Keller, erklärte sich mit den Ausführungen des Vertreters der Minderheit der ständigen Kommission im ganzen Umfange einverstanden; sie entsprechen den Ausführungen, welche er seiner Zeit bei Begründung der Anträge im Schosse des Rates gemacht habe. In seinen ergänzenden Bemerkungen betonte er, dass es durchaus nicht in seiner Absicht gelegen habe, die Bundesbahnen an den Schiffahrtsbestrebungen finanziell zu engagieren, sondern lediglich darum, den Kontakt zwischen ihnen und den Rheinschiffahrts-Verbänden herzustellen, welche heute die Studien für die Schiffbarmachung des Rheins in umfassender

Weise betreiben. Den Freunden dieser Bestrebungen liege nichts ferner, als den Bundesbahnen durch neue Transportmittel Konkurrenz zu schaffen, ihre Absicht sei vielmehr eine Förderung der Interessen der Bundesbahnen selbst. Um allen diesen von Seite der Generaldirektion und des Sprechers der Mehrheit der ständigen Kommission laut gewordenen Bedenken Rechnung zu tragen, habe er seine Anträge im Sinne einer völlig unverbindlichen Wegleitung modifiziert. Sie tragen nunmehr folgenden Wortlaut:

- a) Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen spricht sich heute dahin aus, es liege im Interesse der Bundesbahnen, dass die Generaldirektion die Entwicklung der Schifffahrtsbestrebungen weiter verfolge und im besonderen dem Rhein-Bodensee-Schifffahrtsprojekte, als demjenigen, welches am ehesten reale Gestalt annehmen könne, ihre volle Aufmerksamkeit zuwende;
- b) Der Verwaltungsrat ermächtigt die Generaldirektion, den Rheinschifffahrtsverbänden beizutreten und sich auch an den Studien über die Fortführung der Grossschifffahrt in den Bodensee zu beteiligen.

Diesem Antrage dürften die Bundesbahnen ohne alle Bedenken zustimmen. Sicherlich würde es auch im Volke kaum verstanden, wenn sich der Verwaltungsrat der Sache gegenüber völlig ablehnend verhalten würde.

In ihrer Antwort auf die in der Diskussion gefallenen Meinungsäusserungen erklärte die Generaldirektion zunächst, dass der modifizierte Antrag, weil bloss redaktioneller Natur, ihre Stellungnahme materiell nicht beeinflusse. Sie bemerkte ferner, dass sie bis jetzt immer von der Ansicht ausgegangen sei, sie habe im Rate den Standpunkt zu vertreten, den sie ihrer Überzeugung gemäss als den richtigen halte und dass es somit nicht in ihrer Aufgabe liegen könne, auf Stimmungen abzustellen. Sowohl für sie als für den Verwaltungsrat falle nicht in Betracht, ob die Beschlussfassung über einen gestellten Antrag populär sei oder nicht.

In sachlicher Beziehung halte sie gegenüber den Ausführungen des Minderheitsvertreters der ständigen Kommission daran fest, dass die Förderung der Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee nicht im Interesse der Bundesbahnen liege. Mit dem Grundsatz gehe sie einig, dass es im allgemeinen Interesse der Schweiz sei, speziell im Hinblick auf die Zollsckranken, Industrie und Verkehr zu fördern, aber in der praktischen Anwendung dieses Grundsatzes vermöge sie den Votanten nicht zu folgen. Nach wie vor vertrete sie den Standpunkt, dass die Vorteile, welche der Industrie und dem Handel aus der Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee erwachsen, bei weitem nicht die bedeu-

tende hieraus erwachsende volkswirtschaftliche Belastung aufzuwiegen vermögen. Auch in der Frage der Rentabilität halte sie daran fest, dass sich die Schifffahrtseinrichtungen rentieren müssen. Dass man anders rechnen könne, habe sie nicht in Abrede gestellt, aber betont, dass bei einer derartigen Behandlung der Wasserstrassen der zu erwartende Nutzeffekt in keinem richtigen Verhältnisse zu den aufzuwendenden enormen Opfern stehen würde. Bei dieser Auffassung der Generaldirektion, dass dem Lande aus der Realisierung der Schifffahrtsbestrebungen kein Nutzen, wohl aber ein bedeutender Schaden erwachsen müsste, würde der Beitritt der Bundesbahnen zu den Rheinschifffahrtsverbänden schlecht harmonieren. Dadurch könnte im Land und Volk die irrtümlische Meinung erweckt werden, die Verwaltung halte eine Förderung dieser Bestrebungen als etwas Gedeihliches und Gutes, als die Erfüllung einer Aufgabe, welche den Interessen der Bundesbahnen und damit den allgemein volkswirtschaftlichen Interessen der Schweiz überhaupt zu dienen bestimmt sei, während doch die Verwaltung vom Gegenteil überzeugt sei.

In der fortgesetzten Diskussion wurden aus dem Schoosse des Rates die Umschlagsverhältnisse des Platzes Basel besprochen und bei diesem Anlasse betont, dass die Erstellung einer grossen Hafenanlage mit allen nötigen Einrichtungen auf dem rechten Rheinufer für die Bundesbahnen unannehmbar sei. Auf dem linken Rheinufer ständen dem Bau grösserer Schifffahrtseinrichtungen infolge der ungünstigen Terrainverhältnisse bedeutende technische und finanzielle Schwierigkeiten entgegen. Die dort bestehende Hafenanlage liege sehr ungünstig und sei nicht erweiterungsfähig; vorteilhaft liege sie einzig für die Glasfabrik. Sollten die an die Entwicklung der Grossschifffahrt bis Basel geknüpften Erwartungen sich erfüllen und die Interessen der Bundesbahnen gewahrt bleiben, müsse die Einrichtung einer vorteilhafter plazierten Hafenanlage ins Auge gefasst werden.

Von anderer Seite wurde speziell im Hinblick auf die zukünftige Erstellung eines grössern linksufrigen Rheinhafens und die richtige Plazierung desselben betont, dass die Rheinschifffahrt auch die Interessen der Bundesbahnen berühre und dass es von diesem Gesichtspunkt aus angezeigt erscheine, mit den Rheinschifffahrtsverbänden in Fühlung zu bleiben. Der Rheinlinie Basel aufwärts komme für den Güterumschlag und die Weiterführung der Rheinschiffe die Bedeutung einer Rockadelinie zu. Dieselbe biete die Möglichkeit, auf der genannten Flussstrecke einen Güterumschlag vorzunehmen, der sich viel einfacher und rationeller gestalten werde, als von einem einzigen Platze aus.

Von Seite des Vertreters des Kantons Basel-Stadt, Regierungsrat Wullschleger, wurde die Stellungnahme der dortigen Behörden zur Frage der Grossschifffahrt bis Basel und die Anlage eines grossen

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 hieraus Vorsicht ein langsames Wachstum an und setzen für das Jahr 1925 nur 3 q auf den Kopf an, so ergibt 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 Industriepplätze müssen mit geradezu horrenden Brennmaterialpreisen rechnen.

Dieschweizerische 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