Zur Sicherstellung unserer Landesversorgung mit Getreide

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **47 (1974)**

Heft 10

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-518393

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

Zur Sicherstellung unserer Landesversorgung mit Getreide

In Nr. 9, Seite 307, des «Der Fourier» wird ausführlich über eine neue «Nachschubachse Ghent — Basel» berichtet. Diese Darlegungen könnten den Eindruck erwecken, ein bisher unzulänglicher Nachschubweg — nämlich derjenige über den Rhein — sei durch einen wesentlich zuverlässigeren und leistungsfähigeren ersetzt worden. Dies trifft jedoch nicht zu.

Wenn gesagt wird, das Getreide sei bisher mit Meerschiffen nach Amsterdam, Antwerpen oder Rotterdam gelangt und dann auf Rheinkähnen nach Basel, so ist festzustellen, dass diese Transportart für Übersee-Getreide immer noch die wichtigste und mengenmässig bedeutendste ist. Die Nachschubachse Ghent — Basel auf dem Schienenweg kann bestenfalls als Alternative zum Rheintransport, keineswegs aber als Ersatz angesehen werden. Die in einem Zeitraum von 7 Monaten auf diesem Weg transportierten 60 000 t Getreide sind verglichen mit unserem Gesamtimport (Getreide und Futtermittel) von rund 2 Mio t pro Jahr doch wohl eher eine bescheidene Menge. Bei Kriegshandlungen in Westeuropa dürfte auch der Schienenweg Ghent — Basel wahrscheinlich nicht mehr benützbar sein. In dieser Beziehung ist er also nicht etwa sicherer als der Rheintransport.

Im vergangenen Krieg sind per Bahn — meistens aus dem Süden — noch während einiger Zeit Getreidetransporte in unser Land gelangt, jedoch nicht in ausreichenden Mengen. Während rund anderthalb Jahren haben wir überhaupt kein Getreide und keine Futtermittel einführen können, weder per Bahn noch auf dem Rhein. Wir waren damals auf uns selbst gestellt, d. h. auf die aus eigener Produktion stammenden Erzeugnisse (Plan Wahlen) und auf die vorsorglich angelegten Vorräte.

Auf dem Rhein gelangen jährlich rund 700 000 t Getreide und Futtermittel ins Land, wobei noch zu bemerken ist, dass wir seit längerer Zeit unsern Bedarf hauptsächlich aus EWG-Staaten decken. Diese Transporte erfolgen meistens per Bahn oder per Kanalschiff.

Es ist meines Erachtens gefährlich zu glauben, die Abnehmer in der Schweiz könnten von einer ausgedehnten Lagerhaltung befreit werden, weil die Ankunft der Blockzüge besser programmiert und perfekt eingehalten werden könne. Letzteres dürfte wohl nur dann zutreffen, wenn der Schienenweg und die Silo- und Verladeanlagen in Ghent intakt sind, was offenbar nicht einmal in Friedenszeiten immer der Fall ist. Zufolge einer Explosion im Silo Ghent war die Zufuhr über diesen Hafen während längerer Zeit vollständig unterbrochen. Natürlich könnten solche Transporte auch bei bester Programmierung durch Streiks behindert oder verunmöglicht werden.

GM

Volkswirtschaftliche Aspekte des Zivilschutzes

zsi Das Budget des Bundesamtes für Zivilschutz macht mit 230 Millionen Franken weniger als 10 % des Militärbudgets aus. Von Bund, Kantonen und Gemeinden sowie von Privaten werden jährlich zusammen rund 350 Millionen Franken für Zivilschutzzwecke aufgewendet.

Es ist volkswirtschaftlich von einiger Bedeutung, dass in der Schweiz die Schutzräume nach dem sogenannten Mehrkostenprinzip finanziert werden. Das bedeutet, dass die öffentliche Hand nur Beiträge für die Aufwendungen leistet, die erforderlich sind für die bauliche Verstärkung und technischen Einrichtungen, wodurch ein gewöhnlicher Kellerraum zu einem modernen, belüfteten Schutzraum wird. Das hat zur Folge, dass in der Schweiz im Landesdurchschnitt nur 500 Franken pro Schutzplatz aufgewendet werden müssen, um damit auch die finanziell billigsten Schutzräume zu erhalten.

Die Tatsache, dass der grösste Teil der Schutzräume bereits friedensmässig genutzt wird, ist volkswirtschaftlich von grösster Bedeutung. Dazu können Keller, Magazine, Depots verschiedenster Art, Tiefgaragen, Freizeitwerkstätten, Probelokale und andere Verwendungsarten gezählt werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang die verbindliche Weisung, dass die auf diese Art genutzten Schutzräume innert 24 Stunden geräumt werden müssen.