Die volkswirtschaftliche Bedeutung der schweizerischen Gasindustrie

Autor(en): **Härry**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschiffahrt**

Band (Jahr): **25 (1933)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-922413

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

Schiffahrt und Eisenbahn.

In den Eisenbahntarifen, soweit sie den Basler Hafenverkehr betreffen, sind im Berichtsjahr keine großen Veränderungen eingetreten. Dagegen hat der Kampf zwischen Eisenbahn und Auto auch auf den Basler Hafen übergegriffen. Die Bundesbahnen verlangten von den Hafenansiedlern, daß sie bei Abfuhr von Gütern mit Camion pro Tonne erheblichen Frachtzuschlag berechnen. Die Art und Weise, wie dieser Zuschlag eingeführt worden ist, hat in den Kreisen der Reedereien Verstimmung hervorgerufen. Derartige Zuschläge sind auch für die Entwicklung von Spezialverkehren nicht ungefährlich, da sie sich als einseitige Belastung der Schiffahrt auswirken und Verkehr von der Wasserstraße wieder auf die ausländischen Eisenbahnen ablenken können.

Schiffahrt Basel—Bodensee/Zürich.

Die Entwicklung der Schiffahrt nach Basel zwingt zur Ueberlegung, ob im schweizerischen und süddeutschen Interesse es möglich ist, daß die Schiffahrt in Basel halt macht, oder ob der Zeitpunkt gekommen ist, die Projekte zur Weiterführung der Schiffahrt über Basel hinaus nach dem Bodensee und nach Zürich zu verwirklichen. Anläßlich des Staatsvertrages mit Deutschland über die Rheinregulierung sind zwischen dem Bundesrat und der deutschen Reichsregierung Abmachungen getroffen worden über den Ausbau der Strecke Basel—Bodensee, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse diesen Ausbau rechtfertigen.

Die Personenschiffahrt zwischen Basel und Rheinfelden wird im Sommer schon seit Jahren regelmäßig betrieben. Der Initiative des Bürgermeisters Walz in Badisch-Rheinfelden ist es zu verdanken, daß die Stadt Badisch-Rheinfelden die erste Umschlagsstelle am Rhein oberhalb Basel erstellt. Es kann damit gerechnet werden, daß ab Frühjahr 1933 der Verkehr für die Industrie von Badisch-Rheinfelden den Wasserweg bis Rheinfelden benützt.

Von den Kraftwerken, die das Rheingefälle zwischen Basel und der Aaremündung ausnützen, ist Albbruck/Dogern im Bau. Die übrigen Kraftwerke, die für die Schiffbarmachung dieser Rheinstrecke nötig sind, sind erstellt, mit Ausnahme von Birsfelden und Säckingen, die aber für die Schiffbarmachung nicht unbedingt erforderlich sind. Das Aarekraftwerk Döttingen-Klingnau geht seiner Vollendung entgegen, das Limmatkraftwerk Wettingen ist erstellt. Der Ausbau einer Großwasserstraße über Basel hinaus in das Wirtschaftsgebiet von Zürich ist heute schon unter wirtschaftlichen Bedingungen möglich.

Die Verkehrssteigerung, welche die Rheinregulierung und die Modernisierung des Rhein-Rhone-Kanals in den nächsten Jahren sicher bringen wird, werden dem Basler Hafen gestatten, seine Entwicklung fortzusetzen, selbst wenn der zürcherische Verkehr auf dem Wasserweg an seine Bestimmung weitergeht. Das alte und große Programm der Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee könnte so in zwei Etappen verwirklicht werden. Nach Durchführung der Schiffbarmachung der Rheinstrecke bis Waldshut/Koblenz würde die inzwischen auf der Rheinstrecke Waldshut / Schaffhausen erstellten Kraftwerke eine Weiterführung der Wasserstraße in den Bodensee ermöglichen.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der schweizerischen Gasindustrie.

Als Antwort auf meine Darlegungen in Nr. 1/1933 dieser Zeitschrift publiziert das Monatsbulletin des Schweiz. Vereins von Gas- und Wasserfachmännern in Nr. 3/1933 folgende Erklärung:

Herr Dipl.-Ing. A. Härry veröffentlicht unter dem Titel «Die volkswirtschaftliche Bedeutung der schweiz. Gasindustrie» in Nr. 1 der «Schweiz. Wasser- und Energiewirtschaft» auf Seite 1 wieder einmal einen seiner Artikel gegen eine weitere Ausdehnung der Gasproduktion und -verteilung. In sachlicher Beziehung bringt er nichts Neues, handelt es sich doch nur um ein Spiel mit Worten, wenn der «Veredelungswert» in seiner Bedeutung hinter das «Volkseinkommen» gestellt wird. Wollte man so argumentieren, so könnten wir ja nicht nur Koks und Teer, sondern bald alles «billiger und besser (?)» im Ausland kaufen. Unangebracht sind die Ausfälle gegen eine bestimmte Gaswerksdirektion. Was schließlich Herrn Härrys Prophezeiungen anbetrifft, so kann man ruhig abwarten, ob sie in Erfüllung gehen, zudem sind Elektrizitäts- und Gaswerke von verantwortungsbewußten Männern geleitet, die guten Willens sind und den richtigen Weg zum Wohle der Bevölkerung unseres Landes suchen.

Da in anderem Zusammenhang die Beteiligten diese Fragen ernsthaft prüfen, so erübrigt es sich um so mehr, auf den erwähnten Artikel von Herrn Dipl.-Ing. Härry einzutreten.

Die Gasindustrie macht sich ihre Antwort auf wichtige volkswirtschaftliche Darlegungen und Feststellungen wirklich allzu leicht. Wenn sie darauf hinweist, daß „in anderem Zusammenhang die Beteiligten diese Fragen ernsthaft prüfen“, so ist dazu festzustellen, daß das Thema von der Gasindustrie aufgegriffen und in Zeit-

schriften und Dutzenden von Artikeln in der politischen Presse in allen Variationen behandelt worden ist. Unsere Darlegungen sind eine Antwort darauf. Härry.

Der Einfluß der Elektrifizierung auf die Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen.

Der Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen über die Finanzlage der Bundesbahnen und die zu ihrer Sanierung zu ergreifenden Maßnahmen vom 7. Februar 1933 enthält auch einen Abschnitt über den Einfluß der Elektrifizerung auf die Finanzlage, den wir hier in extenso wiedergeben:

«Ganz unrichtig wäre es, wenn man die im Jahre 1913 begonnene und bis heute weitergeführte Elektrifizierung mit der Ueberschuldung der Bundesbahnen in Zusammenhang bringen wollte. Im Gegensatz zu andern Bauten — Erweiterungen von Bahnhöfen und Stationen, Erstellung II. Geleise u. dgl. —, deren Ausführung in der Regel eher Mehrausgaben als Ersparnisse zur Folge hat, stellt die Elektrizifierung eine Kapitalinvestition dar, deren Verzinsung und Amortisation durch Betriebsersparnisse mannigfacher Art gedeckt werden. Schon bevor man sich im Jahre 1913 entschloß, die Elektrifizierung in Angriff zu nehmen, hatte man sich über deren Rentabilität Rechenschaft gegeben und als der Krieg die den früheren Berechnungen zu Grunde gelegten Voraussetzungen veränderte, hat man wiederholt die Frage der Rentabilität der Elektrifizierung Nachprüfungen unterzogen, die jeweilen auch zu lebhaften Erörterungen in der Oeffentlichkeit führten.

Nachdem dann die neue Betriebsart auf einem größeren Teil des Bundesbahnnetzes eingeführt war und mehrjährige praktische Erfahrungen vorlagen, wurde in den Jahren 1928 und 1929 von Herrn Dr. Huber-Stockar, der die Elektrifizierungsarbeiten als Berater der Generaldirektion geleitet hatte, auf Grund sehr einläßlicher Untersuchungen eine nochmalige Berechnung aufgestellt, bei welcher die Kosten des elektrischen Betriebes mit denjenigen eines den Fortschritten der Technik entsprechenden Dampfbetriebes verglichen wurden. Diese Vergleichsrechnung führten zum Schlusse, daß der elektrische Betrieb, so wie er im Jahre 1928 eingerechnet war, unter Berücksichtigung aller der neuen Betriebsart zu belastenden Ausgaben ca. 5 Millionen Franken weniger Kosten verursacht als der Dampfbetrieb.

Diese Berechnungen stützen sich ausschließlich auf die ziffernmäßig nachweisbaren Vorteile des elektrischen Betriebes, über die ernstliche Meinungsverschiedenheiten kaum mehr möglich sind. Die großen indirekten Vorteile der neuen Betriebsart, die in der Verbesserung der Handelsbilanz infolge Verwendung inländischer Triebkraft, der größeren Fahrgeschwindigkeit, dem Wegfall des Rauches, der erhöhten Reinlichkeit usw. liegen, kommen dabei nicht zum Ausdruck und doch zeigen sich diese Vorzüge des elektrischen Betriebes immer deutlicher. Die Fahrzeiten konnten auf den meisten Strecken derart gekürzt werden, daß die Entfernungen kleiner geworden sind, die Reisenden wertvolle Zeit gewinnen und auch schnell fahrende Automobile keine raschere Verbindung herzustellen vermögen.

Die Verkehrsdichtigkeit, einer der wichtigsten Faktoren der Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes, hat in letzter Zeit infolge des allgemeinen Verkehrsrückganges leider abgenommen. Ferner ist auch der Kohlenpreis seit dem Jahre 1929 um Fr. 5.— gesunken. Die dadurch bedingte Verminderung der Ersparnisse, die sich aus dem elektrischen Betrieb ergeben, wurde aber durch die Tatsache mehr als aufgewogen, daß die Elektrifikationsanleihen, die zu einem großen Teil in einer Zeit hoher Zinssätze aufgenommen werden mußten, in letzter Zeit unter günstigen Bedingungen konvertiert werden konnten. Im Jahre 1929 betrug der durchschnittliche Zinsfuß, der für die Elektrifikationsanleihen zu bezahlen war, noch 5,477 %. Heute ist er auf 4,75 % gesunken. Diese Differenz entspricht einer Ersparnis von Fr. 4,042.000 auf dem Zinsendienst des in der Elektrifikation gegenüber dem verbesserten hypothetischen Dampfbetrieb mehr investierten Kapitals.

Angesichts dieser Resultate wäre es daher durchaus falsch, auch nur einen Teil der Ursachen der heutigen finanziellen Schwierigkeiten unserer Verwaltung in der Elektrifizierung zu suchen. Wir sind im Gegenteil überzeugt, daß die infolge des Verlustes des Transportmonopols und der Inflation in den uns umgebenden Staaten eingetretene Entwertung unseres Eisenbahnnetzes ohne Einführung der neuen Betriebsart noch größer wäre als sie tatsächlich ist.

Die Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die im II. Elektrifizierungsprogramm vorgesehenen Linien führt zu einer bessern Ausnützung der vorhandenen Traktionsmittel und gestattet eine weitere Verminderung des Personalbestandes. Dieses Programm für die II. Elektrifizierungsetappe soll mit dem Jahre 1937 zu Ende geführt werden. Nachher empfiehlt es sich, die weitere Entwicklung abzuwarten, bevor man sich entschließt, die neue Betriebsart auf Linien mit geringerem Verkehr auszudehnen.»

Ausfuhr elektrischer Energie

Der **Elektrizitätswerk Olten - Aarburg A.-G.** in Olten wurde am 24. März 1933 eine vorübergehende Bewilligung (V 50) erteilt, während des Sommers 1933 im Maximum 3000 Kilowatt unkonstanter elektrischer Energie an die Lonza G. m. b. H. in Waldshut auszuführen.

Die vorübergehende Bewilligung V 50 kann jederzeit ganz oder teilweise zurückgezogen werden. Sie ist längstens bis 30. September 1933 gültig.

Schweiz. Wasserwirtschaftsverband

Zirkular Nr. 32 an die Mitglieder des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes!

EINLADUNG

zu einer gemeinsamen Diskussionsversammlung mit dem Schweizerischen Elektrotechnischen Verein über das Thema:

Elektrische Akkumulatoren-Fahrzeuge.

Referenten: Mons. Chalumeau, Ing. der Stadt Lyon, und Dipl.-Ing. Rödiger in Berlin.

Samstag, den 29. April 1933, an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Mit der Veranstaltung ist eine Ausstellung von elektrischen Akkumulatoren-Fahrzeugen verbunden. Ueber alles Nähere gibt das Programm Aufschluß.

Am 27. November 1931 fand in Zürich die 12. Diskussionsversammlung unseres Verbandes statt, an der das Problem des elektrischen Fahrleitungs-Omnibusses behandelt wurde. Die Versammlung vom 29. April 1933 in Zürich wird sich mit einem ähnlichen Thema, der Verwendung von elektrischen Akkumulatoren-Fahrzeugen, befassen. Es soll die Frage behandelt werden, wie namentlich im lokalen Straßenverkehr, der immer mehr von den mit Brennstoff betriebenen Fahrzeugen beherrscht wird, dem elektrischen Akkumulatoren-Fahrzeug vermehrte Geltung verschafft werden kann.

Schon im Dezember 1915 veranstalteten die beiden