

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss forestry journal = Journal forestier suisse
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Forstverein
<b>Band:</b>	65 (1914)
<b>Heft:</b>	4
<b>Artikel:</b>	Die Schiffbarmachung des Oberrheins (Basel-Bodensee) und die Interessen des schweizerischen Holzhandels
<b>Autor:</b>	Brugger, G.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-768111">https://doi.org/10.5169/seals-768111</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 11.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

tiert würde, die solche Mitglieder vom städtischen Beitrag ausschließt und in den Krankengeldern verkürzt, so müssen doch mit dieser doppelten Art von Mitgliedern verschiedene Übelstände verbunden sein, die uns sehr zur Überlegung mahnen.

Wahrscheinlich wird die richtigste Lösung für uns die sein, daß wir den Beitritt zu einer offenen Kasse für unsere Arbeiter obligatorisch erklären und jedem an seine dort zu bezahlende Prämie jährlich so viel beitragen, als die Verwaltung bisher für ihn an die städtische Krankenkasse bezahlt hat.

Wir hoffen, diese Zusammenstellungen und Erörterungen werden dem einen oder andern Kollegen bei der Neuordnung seiner Arbeiterversicherung etwelche Dienste leisten und vielleicht auch eine Diskussion anregen, die durch allgemeine Aufklärung weiteren Nutzen stiften kann.

A. H.



## Die Schiffsbarmachung des Oberrheins (Basel—Bodensee) und die Interessen des schweizerischen Holzhandels.

Von G. Brugger, Oberförster in Romanshorn.

(Nachdruck nur mit Bewilligung des Autors gestattet.)

### I. Einleitung.

Wir stehen in Mitteleuropa im allgemeinen und in der Schweiz im speziellen zweifelsohne in einer neuen Phase der Verkehrspolitik, die entschieden unserer Volkswirtschaft ein etwas verändertes Gepräge geben wird.

Während seit vielen Jahrzehnten, d. h. seit ungefähr der Mitte des vorigen Jahrhunderts, unser schweizerisches Verkehrsseben sozusagen einzige und allein in einer intensiven Eisenbahnpolitik gipfelte, die sich gegenüber anderen Verkehrsmöglichkeiten bis in die neueste Zeit hinein ziemlich exklusiv verhielt, so beginnt nun in den letzten Jahren eine andere, die Eisenbahnen koordinierende Verkehrspolitik allmählich immer stärkere Wogen zu treiben und die öffentliche Meinung immer mehr zu interessieren, nämlich die Binnenschiffahrt.

Schon Herr Prof. F. Becker sagt: die Schweiz ist ein Verkehrsstaat geworden und dies ist ihr Lebensprinzip in wirtschaftlicher

Beziehung, aber auch ihre Zukunft. — Der Verkehr wird sich mehren, wie dessen Mittel sich vermehren. Der Amerikaner sagt: „Baut mir eine Straße, so baue ich ein Haus“ und wir können sagen: „Bauen wir Verkehrsstraßen, so kommt der Verkehr.“

Wie auf diesem letzten Satze fußend, hat sich nun in neuester Zeit auch in der Schweiz — der Anstoß hierzu kam, ganz ähnlich wie seiner Zeit für den Ausbau eines schweizerischen Eisenbahnnetzes ebenfalls wieder vom Ausland — die Tendenz immer mehr Gestaltung verschafft, unser Land neuer, verkehrsfördernder und die Eisenbahnen — wo nicht mehr genügend — entlastender Transportmittel teilhaftig werden zu lassen. Wie aber alle Umwälzungen und Änderungen in den Produktions- und Absatzverhältnissen, im Verkehrsleben und in der, die wirtschaftlichen Verhältnisse berührenden inneren und äußeren Politik in allen ihren Folgen, ob großen oder kleinen, weitergeleitet werden, bis sie schließlich auf irgend eine Art den Einzelnen berühren oder sogar zu erschüttern vermögen, so wird und kann die neuerdings einzetzende Form unserer Verkehrspolitik ebenfalls nicht ohne Einfluß auf den Einzelnen und die verschiedenen Verkehrsgruppen bleiben.

Um solchen Folgen und deren Erscheinungen rechtzeitig und wirksam zu begegnen, sie zu eliminieren, oder abzulenken, um die betreffenden Betriebe nicht zu Schaden kommen zu lassen, um diese Folgen resp. Änderungen vielmehr sogar dem eigenen Zwecke dienstbar zu machen, muß es in der Aufgabe einer starken Interessenvertretung liegen, durch einlässliches Studium der Sachlage, durch Wachsamkeit und Umsicht, durch ihren Einfluß und die Macht des Zusammenschlusses — der Organisation — die Interessen ihrer Produktions- bzw. Verkehrsgruppe bestmöglichst zu wahren und zu fördern.

Nachdem in der Schweiz bereits die meisten hauptsächlichen Produktions- und Verkehrsgruppen, namentlich aber Handel und Industrie, die Frage der Schiffbarmachung von Wasserläufen und der hieraus resultierenden Ergebnisse angeschnitten und in mehr oder minder erschöpfender Weise zur Erörterung gebracht haben, so wird und muß es an der Zeit sein, daß auch die Zweige der Urproduktion — die Land- und Forstwirtschaft — und damit in engem Zusammenhang der schweizerische Holzhandel und die Holzindustrie,

sich ebenfalls mit erwähnter Frage befassen, um nicht ungerüstet dazustehen. Wenn auch die Urproduktion in der Schweiz, als in einem ausgesprochenen Verkehrsstaate, heute nicht mehr durchaus bestimend in unsere Volkswirtschaft eingreifen kann, so darf sie sich trotzdem nicht ausschließlich nur ins Schlepptau der andern, teilweise mächtigeren Betriebszweige begeben, sondern muß sich immerhin einen gewissen integrierenden Einfluß sichern.

Es kann sich nun an dieser Stelle nicht darum handeln, alle, für die Erörterung der vorliegenden Frage in Betracht kommenden Faktoren, die ein intensives, grundlegendes Studium eines außerordentlich umfangreichen Materials voraussehen, näher und in ihren Einzelheiten zu behandeln und den Stoff durch größere tabellarische Zusammenstellungen zu illustrieren; es sei hier einfach ein kürzeres Résumé zu geben versucht, und zwar sei ebenfalls in der Hauptsache nur das jetzt am aktuellsten auftretende Projekt der Schiffsbarmachung des Oberrheins berührt.

Immerhin läßt es sich nicht umgehen, der geschichtlichen Entwicklung der Binnenschifffahrt, sowie einiger technischer Grundlagen einigermaßen Erwähnung zu tun und den Holzverkehr auf Wasserstraßen kurz zu tangieren, um etwelches Bild von der Bedeutung und der Tragweite der Frage zu erhalten.

(Fortsetzung folgt.)



## Mitteilungen.

### Elektrotechniker und Forstmann.

(Schluß.)

Bei 20—40 jährigen Beständen wurde für die Bodenaustrocknung der nebenstehenden Bestände immer noch ein kleiner Zuschlag gemacht und das Holz ab der Schneize ohne jeden Abzug dem Waldbesitzer überlassen. Da der Wald bei Ansezung des Bodenwertes von Fr. 10—12 pro are äußerst selten  $3\frac{3}{4}\%$  rentiert, so dürfte der Waldbesitzer nach meiner Rechnung, bei Zuschlag von Fr. 2—3 per are Boden und  $1\frac{1}{2}\%$  bei der Nachwertberechnung im Sinne des Gesetzes für alle Vermögensnachteile voll und ganz entschädigt sein.

Aber auch bei Berechnung der Jungbestände gehen die Ansichten weit auseinander.