

Zeitschrift: Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen
Herausgeber: Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft
Band: - (1932-1933)

Artikel: Wirtschafts- und Schiffahrtsförderung
Autor: Krucker, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1092108>

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: 17.04.2026

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

Wirtschafts- und Schiffahrtsförderung.

Dr. H. Krucker.

Vortrag, gehalten an der 26. Hauptversammlung des Nordostschweizer. Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee, 22. September 1934 in Laufenburg.

Wir leben in einer Zeit der Wirtschaftsdiskussion, wie man sie früher in gleichem Ausmasse und gleich tiefer Erfassung prinzipieller Fragen nicht gekannt hat. Aus der Krise heraus ist ein wirtschaftlicher Ideenkampf entbrannt, der es uns zur Aufgabe macht, wachsam zu sein und zu unserem Programme der Rhein-Bodenseeschiffahrt Sorge zu tragen. Wie der Seemann jeden Veränderungen des Wetters sorgfältig folgt, damit es ihn nicht überrascht, so haben auch wir die wirtschaftliche Wetterlage wohl im Auge zu behalten und uns mit den Zeitfragen auseinanderzusetzen.

I.

Im regen und erregten wirtschaftlichen Verlangen und Geschehen von heute ist es unsere Pflicht, die Forderung des Rheinausbaues aufrecht zu halten. Deshalb müssen wir auch betonen, was durch die Jahre hindurch für den kommenden Schiffahrtsweg Basel-Bodensee unter führender Beteiligung der Landesbehörden bereits geleistet worden ist; es handelt sich hierbei um grosse *Vorarbeiten*, die einen Unterbau des Ganzen bedeuten, der füglich nicht mehr verlassen werden kann. Schon die Vorkriegszeit hat ein intensives Studium der technischen Fragen gebracht. 1914 fassten die beidseitigen Landesregierungen diese Bestrebungen in einem grossangelegten, internationalen Wettbewerb zusammen, der 1919 beendet und der dann, wie erhofft, auch Ausgangspunkt wurde für die Aufstellung eines bereinigten amtlichen Bauplanes (1926/27). Grundlage dieser behördlichen Planbearbeitung bildete aber auch eine in die Nachkriegszeit entfallende detaillierte Strom- und Ufervermessung, verbunden mit geologischen Abklärungen.

Alle diese Aufnahmen und Studien bedeuten in ihrem Umfange und ihrer systematischen Durchführung einen ersten grossen Schritt; zugleich erforderten sie einen finanziellen Aufwand, den der Techniker versteht, den jedoch der Laie und besonders der Aussenstehende gar nicht zu ermessen vermag. Hiezu kommen die wirtschaftlichen Vorbereitungen, die neben zahlreichen Gelegenheitschriften in einem fachmännischen Gutachten durch Dr. Sympher von 1913, in einer Erhebung der Verbände (1929), und in einer neuesten noch nicht publizierten Durcharbeitung der Wirtschaftlichkeit durch die badische Wasser- und Strassenbaudirektion bestehen. Ueberdies

ist eine wichtige zwischenstaatliche gesetzliche Grundlage geschaffen worden.

Wenn ich hier auf diese bedeutenden Anstrengungen, Leistungen und Vorarbeiten zugunsten der Strecke Basel-Bodensee hingewiesen habe, die einen eigentlichen Unterbau des Schiffahrtswerkes darstellen, der nicht lange ohne Schädigung des Ganzen unbenutzt bleiben darf, so geschah dies aus dem Grunde, weil man in der Oeffentlichkeit und selbst bei unseren politischen und Wirtschaftsführern oft genug Meinungen über unsere Sache zu hören bekommt, die diesen Umstand vollständig verkennen.

Wer sich vergewissert, was im Schiffahrtsplane oberhalb Basel getan und vorgekehrt ist, der wird es auch verstehen, dass sich unsere in den Bereich des Ausführbaren tretende Landesaufgabe heute nicht einfach und beliebig hinter andere, neuere, vielleicht weniger begründete Wirtschafts- und Verkehrsprogramme einordnen lässt.

II.

Unter all den grossen Fragen, welche die Gemüter gegenwärtig beschäftigen, sind es drei, die die Schiffahrt stark berühren: zunächst die Lage unserer Bahnen; dann die wirksame Krisenbekämpfung und drittens die Arbeitsbeschaffung. Im folgenden sei versucht, das Verhältnis der Oberrheinschiffahrt zu diesen schweizerischen Tagesfragen zu erfassen, um im Anschlusse daran über die Möglichkeit der praktischen Schiffahrtsförderung zu sprechen.

1. Das grosse Schlagwort gegen die Schiffahrt ist die befürchtete *Konkurrenzierung der Bahn*. Offenes Geheimnis ist es, dass sich die Bundesbahnen ihrerseits von jeher auf den Standpunkt stellten, es könne ihnen die Schiffahrt bis Basel recht und von Nutzen sein; aber eine Fortsetzung darüber hinaus bedeute für sie nur Konkurrenz und sei als solche zu behandeln. Aber auch in der Oeffentlichkeit, wo man der Schiffahrtsfrage im allgemeinen zuzustimmen gewillt ist, stösst man auf Bedenken, der Schiffahrt ausgerechnet in einem Momente besondere Förderung angedeihen zu lassen, in welchem die Bahnen ohnedies grosse Verkehrseinbüsse erleiden und wo sie mit Hunderten von Millionen Franken saniert werden müssen. Der Weiterausbau der Schiffahrt wird damit zu einer Frage des Renditestandes und des Wohlergehens der Bahnen gemacht. Demgegenüber haben wir folgendes festzustellen:

a) Grundsätzlich darf wohl nur dort von Konkurrenz gesprochen werden, wo es sich um einen Wettbewerb auf ungefähr gleicher wirtschaftlicher Basis handelt. Das ist nun zwischen Bahn und Flussschiffahrt nur zum Teil der Fall. Wenn ein Schiffgut vom Meer nach Basel zu Fr. 10 die Tonne transportiert werden kann, die Bahn aber ihre Fr. 20—30 und mehr, also das Doppelte bis Dreifache verlangen muss, so ist es nicht ganz richtig, einfach von einer Konkurrenz zu sprechen. Man hat auch nicht von einer solchen, sondern von einer neuen Entwicklung gesprochen, als vor 80 Jahren die Bahnen anfangen, den mühsamen Verkehr von der Strasse auf die Schiene ab-

zuleiten. Auch bei der Schifffahrt geht es nicht um eine nackte Konkurrenzfrage, sondern um die Anerkennung und die rationelle Anwendung des Besseren.

Von besonderer Bedeutung sind hierbei auch die Erörterungen über die *Streckenverhältnisse*:

Von den rund 3000 Betriebskilometern der Bundesbahnen werden von der Oberrheinschifffahrt nur ca. 640 km, das sind $\frac{1}{5}$ tangiert, während $\frac{4}{5}$ des Netzes unberührt bleiben. Von den Privatbahnen fallen nur die drei thurgauischen in das eigentliche Einflugsgebiet der Schifffahrt hinein, dies aber in dem Sinne, dass sie weit eher eine Belebung, als eine Beeinträchtigung des Verkehrs erwarten dürfen.

Die der Rheinkonkurrenz am empfindlichsten ausgesetzten Bundesbahnstrecken gehören nicht zu den stark befahrenen. Wenn man aus den Zugkilometern, aus den ganz durchfahrenen Strecken und der Anzahl Fahrtage pro Jahr die tägliche Güterzugsfrequenz feststellt, so erhält man für 1932 gerechnet

zwischen Pratteln und Stein-Säckingen	22,6	Züge
» Stein-Säckingen und Bülach	9,3	»
» Bülach und Schaffhausen	10,2	»
» Schaffhausen und Kreuzlingen	2,1	»
» Kreuzlingen und Romanshorn	5,1	»
Bözberglinie	16,6	»

Diese Linie ist, wenn die Schifffahrt nach Brugg kommt, mit dem untersten Abschnitt der Rheintallinie die am meisten betroffene, steht aber immer noch zurück gegen andere Strecken, wie

Brugg—Altstetten	20	Züge
Basel—Delsberg	19,2	»
Hauenstein	33	»
Olten—Bern	22	»
Arth-Goldau—Erstfeld	32,6	»

Die Schifffahrt Basel—Bodensee greift nicht ins Landesinnere hinein; im Hinblick auf die SBB hat man es nur mit einer Randberührung des Netzes zu tun; viel mehr als sie das Bahnnetz im Innern treffen wird, kann die Oberrheinschifffahrt von aussen her volkswirtschaftlichen Nutzen spenden. — Ein Grossteil der Güter, welche für die Schifffahrt Basel—Bodensee in Betracht fallen, geht übrigens nicht via Basel in die Ostschweiz, sondern via Schaffhausen, Singen, Konstanz, so dass der SBB aus der Umleitung solcher Güter auf den Rhein kaum ein Ausfall entstehen wird, indem sie das Gut auch fernerhin von der nördlichen Landesgrenze, wenn auch auf anderen Linien, ins Innere abtransportieren kann.

Was die Frachtpreise anbelangt, so ist bekannt, dass im Wettbewerb zur deutschen Reichsbahn von Basel aus an die übrigen nördlichen Grenzübergangsstellen und Hauptplätze bereits relativ niedrige Frachtsätze bestehen. Die bei aufkommender Schifffahrt entstehenden Verlustfrachten der Bahnen sind schon aus diesem Grunde wesentlich reduziert. Bei den Rechnungselementen für eine Schadensfeststellung der Bahnen hätte man mit in Erwägung zu ziehen, dass von entstehenden Frachtverlusten immerhin auch die Betriebsselbstkosten in Abzug zu bringen sind und dass, wenn gewisse Strecken betroffen werden, sich umgekehrt auf den Anschlußstrecken zu den Rheinumschlagsstellen wieder erhöhter

Verkehr einstellen wird. Nicht zu vergessen ist, dass auch die Bahnen Mittel und Wege haben, sich an der Schifffahrt in Umschlag und Lagerung direkt oder indirekt zu beteiligen.

b) Die ungünstigen finanziellen Ausweise der Bundesbahnen und die Notwendigkeit zur Sanierung können für die Beurteilung der Rheinschifffahrt nicht massgebend sein. Aus den vorliegenden Rechnungsabschlüssen lässt sich kein Schluss ziehen, dass die Schifffahrt oberhalb Basel für die Bahnen untragbar sein soll. Seit ihrer Verstaatlichung wurden die Bahnen aus allgemeinen staatspolitischen und staatswirtschaftlichen Gründen ohne entsprechende Vergütung zu Leistungen herangezogen, welche sie erst in die heutige unerträgliche Finanzlage hineingeführt haben. Die Bundesbahnschulden sind in der Hauptsache nicht als Betriebsdefizite, sondern als förmliche und allgemeine Staatsschulden ausgewiesen. Die Argumentation, dass die notwendige Sanierung der Bahnen nicht an die Einführung der Schifffahrt denken lasse, ist in dieser Form, der die rein wirtschaftliche Urteilsbasis mangelt, nicht stichhaltig.

In der Frage eintretender Konkurrenz wird im allgemeinen viel zu ungünstig gesehen. Aus der Erfahrung heraus ist zu urteilen, dass die Fluss-Schifffahrt der Bahn noch an keinem Ort nachhaltigen und einschneidenden Schaden verursacht und ihre Entwicklung gehemmt hat. Eine Grosszahl von Vergleichen aus der Vorkriegszeit beweist, dass bei einer vorübergehenden, nicht vitalen Verkehrseinbusse konkurrenzierter Strecken der Bahnverkehr in wenigen Jahren wieder aufgeholt werden konnte und dass jeweilen eine Parallelentwicklung von Bahn und Schiff eingetreten ist. Dem Einwande, dass dies denkbar gewesen sei in einer Zeit allgemeinen Aufstieges und günstiger Wirtschaftskonjunktur, dass die Reaktion heute aber doch eine andere sein würde, ist entgegenzuhalten, dass eindeutige Belege dafür gegeben werden können, wie es die Schifffahrt selbst gewesen ist, die den allgemeinen Verkehrsstand auch zugunsten der Bahnen zu heben vermochte.

Es sind keine leeren Worte, wenn von Neuverkehr gesprochen wird. Jede durch die Schifffahrt angeregte Industrie- und Handelsgründung bringt auch der Bahn und der Post Zusatzverkehr; jede Stützung und jede Belebung bestehender Unternehmen kommt im Personen- und Warenverkehr auch der Bahn zugute. Ich werde später Hinweise dazu zu geben haben; zunächst sei nur an folgendes erinnert: Bisher hat noch niemand ausgerechnet, welche Kohlentransporte sich die Bahn durch die fortschreitende Nutzung von Wasserkraften hat entgehen lassen; man hat dies als selbstverständlich und durchaus in Ordnung befunden. Wird den Bahnen durch die Schifffahrt nicht in ganz gewaltigem Masse dadurch geholfen, dass sie die Anfuhr billiger und konkurrenzfähiger Kohle und Oele und deren Parallelnutzung mit der Hydroelektrizität ermöglicht? Man sieht, wie die Wirkungen ineinander greifen und erkennt, dass die Konkurrenzfrage nicht als eine einfache Gleichung zu lösen ist.

c) Für die Schweiz stellt der Oberrhein Basel—Bodensee eine nach Süden verlegte Nordseeküste dar, an der die Wassertransporte

vom Meer her anlegen werden. So gut das Deutsche Reich eine natürliche und wirksame Tarifpolitik auf solcher Basis aufbaut, ebensogut kann — davon sind wir überzeugt — auch die Rheinschiffahrt zum Bodensee mit den Bundesbahnen und ihren Nebenbetrieben, wenn auch in abgeschwächter Form, ein organisches Verkehrsganzes bilden. Ueber die rein interne Wirkung hinaus wird der Strom seine Einflusskraft auch als kontinentaler Verkehrssammler in der N—S- und O—W-Richtung ausüben, dies auch zum Nutzen der Bahnen. Solchen Anreiz wird der Oberrhein um so eher hervorbringen, als ihm keine andere Wasserstrasse Konkurrenz bietet und er gegen Süden und Osten ein erst im Alpengebiet drin begrenztes Hinterland besitzt.

Aus allem geht hervor, dass scheinbaren Verlustwerten für die Bahn wieder Gegenwerte gegenüberstehen und dass es nicht damit getan ist, einfach und allgemein von der Konkurrenzierung der SBB zu sprechen.

Es ist unsere Auffassung, dass es sehr wichtig ist, die Bahnen im Rahmen des bundesrätlichen Entwurfes zu sanieren und sie durch die Verkehrsteilung wieder auf solideren Grund und Boden zu stellen. Wenn die Aufgabe der Bahnen auch nicht mehr eine so alles umfassende ist, wie sie es früher war, so ist sie doch technisch und wirtschaftlich nicht überholt. Denkbar ist es freilich, dass dieser ersten Ordnung im Hinblick auf die durch die Oberrheinschiffahrt voraussichtlich begünstigten Auto-Werkstransporte eine weitere Verkehrsregelung folgen muss. Aber der erste grosse Schritt muss heute getan werden. Die einzig dadurch erreichbare Beruhigung und Sicherung scheint uns psychologische Voraussetzung dafür zu sein, dass in den nächsten Jahren auch die oberrheinischen Schiffahrtsfragen gefördert werden können.

2. Im folgenden wollen wir uns den *allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen* und der Schiffahrt als einem nicht zu übersehenden Hilfsmittel der Wirtschaftsförderung zuwenden. Es hiesse Wasser ins Meer tragen, hier einen langen Vortrag über den räumlich und inhaltlich so stark eingegengten Lebens- und Wirtschaftsraum der Schweiz zu halten. Die Spärlichkeit und die Einförmigkeit unserer Rohstoffe, sowie der hohe Stand unserer Industrie und unserer Lebenshaltung verweisen uns auf das Ausland. Eine Autarkie der Wirtschaft ist in den technisch und wirtschaftlich so durchgebildeten europäischen Staatswesen nicht möglich, am wenigsten für unser Binnenland, dem die Hälfte der notwendigen Nahrungsmittel und Dreiviertel des Rohstoffbedarfes abgehen. Die Aussenbeziehungen haben die Schweiz ökonomisch *das* werden lassen, was sie ist. Wir brauchen den *Import* zum Leben, zum Arbeiten; und aus dem Zustrom fremder Waren, den Einnahmen aus Zöllen, gewinnt auch der Bund die Mittel, um seine sehr grossen kulturellen Aufgaben zu erfüllen.

a) Wir brauchen aber auch den *Export*; er hat uns die Mittel zu beschaffen, mit denen wir die für unseren Lebensunterhalt nötigen Rohstoffe und Nahrungsmittel im Auslande kaufen und zahlen können.

Ohne den Export von industriellen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen kann die Schweiz wirtschaftlich nicht existieren. — In seinem Vortrage vor der Delegiertenversammlung des Schweiz. Handels- und Industrievereins vom vergangenen 7. Juli betonte der Präsident der Basler Handelskammer, Herr Köchlin, dass normalerweise 60—95% unserer Produktion im Export untergebracht werden sollten. Er bemerkte, dass die Zollbelastung der Einfuhr von 4,2% anno 1913 auf 17,1% für 1933 gestiegen sei. Der Staat aber, der der Wirtschaft solche Belastungen auferlegt, fügen wir bei, muss im eigensten Interesse schon darnach trachten, ihr auf anderen Seiten wieder Erleichterungen zu bieten. Tatsache ist, dass die schweizerische Wirtschaft in den letzten Jahren die Anpassung an die Weltwirtschaft immer mehr verloren hat. Rückgewinnung und Wiedererkämpfung des Verlorenen ist nötig, wenn die Schweiz wirtschaftlich nicht ruiniert werden soll.

Andere mehr interne Probleme erscheinen dem gegenüber fast als Nebenfragen, die in ihrer Lösungsmöglichkeit bis zu einem gewissen Grade von der Wiedererstarkung des Aussenmarktes und von einer Kräftigung und Erneuerung des industriellen und gewerblichen Lebens im Lande abhängen. In der Sorge darum darf man sich aber nicht damit begnügen, entstandene Risse äusserlich zu flicken und zu verkleistern, wo schon die Fugen auseinander sind. Man muss sich auf jene Seite stellen, wo die neue Entwicklung durchgeht, wo sich wieder frische Möglichkeiten abzeichnen, neue Erfolge tatsächlich vorhanden sind. Wenn man aber in solcher Richtung Ausschau hält, so kann man unmöglich an der Rheinschiffahrt vorbeisehen.

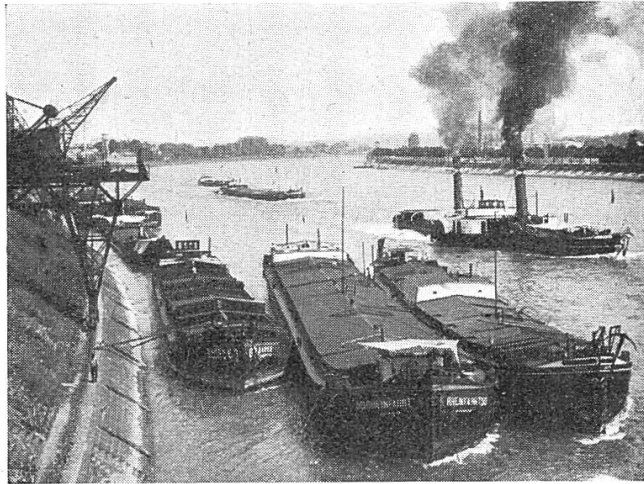
Während sich in allen andern Wirtschafts- und Verkehrsbelegen das fatale starke Absinken der Kurven zeigt, baut die *Rheinschiffahrt nach Basel* einen Erfolg auf den andern auf. 1929 war es noch ein Umschlagsverkehr von 620,000 Tonnen, 1933 von 1,7 Millionen Tonnen. Bis in den August hinein hat das laufende Jahr wieder 3000 Tonnen *mehr* Gut zu verzeichnen als das vorangegangene. Gegenteilige Einzelerscheinungen und Verumständlungen, die bei allen grossen Entwicklungen mitgehen, vermögen den Gesamteindruck eines klaren Verkehrs- und Wirtschaftserfolges und eines bleibenden Nutzens, der in heutiger Zeit doppelt zu denken gibt, nicht zu verwischen.

Worauf sind diese *Erfolge* zurückzuführen? Bestimmt zunächst darauf, dass die billigen Rheinfrachten in der unerlässlichen Import- und Produktionsverbilligung, in der Stützung unserer Wirtschaft eine ganz bedeutende Rolle übernommen haben. Der Frachtkostenfrage wird von den Verfrachtern unter heutigen Verhältnissen ganz andere Tragweite beigemessen als früher, wo das Absatzfeld allgemein offener und zugänglicher war. Ein paar Beispiele mögen den wirtschaftlichen Einfluss der Rheinschiffahrt am Oberrhein dartun:

Seit dem Kriege hat Strassburg dank der grosszügigen Stromschiffahrt 14 neue Unternehmungen des Transportes in seiner Gemarkung zu registrieren; 10 bedeutende Unternehmen der Holz- und der Kohlenbranche; 5 Betriebe der Eisen- und Metallverarbeitung; 8 Firmen, die den Transport, die Lagerung und Raf-

finierung flüssiger Brennstoffe besorgen; ferner 12 Handels- und Fabrikationsbetriebe, welche anderen Produktionszweigen gelten. Strassburg ist stolz auf solche Erfolge.

Wer verkennt den Zusammenhang des allgemein grossen Verkehrswachstums von Basel mit der Rheinschifffahrt? Die Bahnen allein hätten eine solche Förderung nicht zuwege gebracht. Auch in Basel sind seit dem Kriege ein Dutzend neue Unternehmen des Transportes (Reedereien, Speditionsfirmen) entstanden. Erst neulich hat das Lagergeschäft für Getreide durch Bewilligung der Freilagerung eine weitere Ausdehnung erfahren. Es bestehen seit dem Kriege gegen 20 Neufirmen, welche in engem und ursächlichem Zusammenhang mit der Rheinschifffahrt stehen. Aeltere Unternehmen der chemischen Branche, des Holzhandels, der Gas-erzeugung, des allgemeinen Warenkonsums usw. haben durch die Rheinschifffahrt nachweislich starken Auftrieb erhalten. Es wäre eine verdienstvolle Vergleichsarbeit, solchem Einzel- und Gesamtnutzen aus der Schifffahrt nachzugehen. Im schweizerischen Augst soll in Verbindung mit dem Wasserverkehr die Zellulosefabrikation wieder aufgenommen werden. Heute schon, nach anderthalb Jahren



Basel: Tor der Schifffahrt
zum Bodensee

Schiffsdienst nach bad. Rheinfelden, steht fest, dass sich die Aufnahme dieser Schifffahrt sehr günstig ausgewirkt hat und dass hierauf auch der wesentliche Rückgang der Arbeitslosen zurückzuführen ist. Müssen solche Erfahrungen nicht die Augen öffnen? Badisch-Rheinfelden hat in den Jahren vorher ein Elektroschmelzwerk wieder eingehen sehen; Klein-Laufenburg in gleicher Weise das Ferrowerk Rhyna; das schweizerische Laufenburg hat ebenfalls ein elektrochemisches und metallurgisches Werk verloren. Wenn auch die Stilllegung dieser Betriebe noch anderen Ursachen zuzuschreiben ist, so dürfte doch die ungünstige Frachtenlage infolge Fehlens der Schifffahrt mit Ausschlag gegeben haben. Als Frachtsätze von Basel nach Laufenburg figurieren unseres Wissens heute für die wichtigsten Rohstoffe pro Tonne Fr. 5.— und mehr. Die Frachtsätze sind auf 39 km ebenso hoch wie auf dem Mittelrheine für eine Strecke von mindestens 300—400 km. Mit der Schifffahrt von Basel bis Laufenburg werden sich die Kosten für eine Tonne Schwer- gut auf etwa Fr. 1—1.50 stellen. Der Unterschied gegenüber der Bahn ist beträchtlich und für jedes industrielle Unternehmen sicher nicht gleichgültig. Tatsache ist, dass die ganze Last der ungünstigen Finanzlage der Bundesbahnen heute, nachdem sie in höheren Tarifklassen der Autokonkurrenz Rechnung tragen mussten, völlig auf den *niederen* Tarifklassen ruht.

Was die Fricktaler Eisenerze anbelangt, so steht das eine fest, dass der Ausbeute der Erze für Export oder Eigenverhüttung in der Nähe des energiereichen Stromes und der billigen Kohlen-Zufuhroute eine ganz andere Möglichkeit gegeben wird, als wenn die Wasserstrasse nicht gebaut wird.

Ich bin mit diesen Beispielen in hiesiger Gegend geblieben. Der lebenswichtige Einfluss der Schifffahrt macht sich aber auf grossen Distanzen auch auf Unternehmen in der Innerschweiz und Ostschweiz geltend. Es sei hier nur noch an die klare Darstellung einer Schaffhauser Firma anlässlich der letztjährigen Ror-

schacher Ausstellung erinnert, welche zeigte, dass diese Firma 1929 ihre 136,000 Tonnen Schwergut hätte auf eine dorthin ausgebaute Schifffahrt abgeben können. Eine unbedingt denkbare Frachtersparnis von nur 1½—2 Franken die Tonne, wahrscheinlich aber mehr, hätte der Firma bedeutende Erleichterung geboten. Solche Einzelbeispiele könnten aneinander gereiht werden. Es ist aber wichtig, nicht immer nur den Einzelfall zu sehen, sondern das Gesamte zu erfassen und das Symptomatische positiver Industrieförderung daraus zu erkennen.

b) Jede Frachtkostenermässigung, die sich in Wassernähe ganz besonders auswirkt, schafft neue Ausblicke, neue Chancen, öffnet neue, bisher verschlossene Türen. Die Schifffahrt bringt billigere Rohstoffe, billigere Fabrikation, Produktionsausweitung, Absatzverbilligung, Absatzausdehnung, Vergrösserung des Wirtschaftsvolumens, vermehrte Arbeit. Wir haben aber auch zu bedenken, dass wir heute vielfach gezwungen sind, uns dem Vorgehen und der Wirtschaftstaktik umgebender Länder anzuschliessen und dass uns die Zeiten zwingen, die uns nötigen Produkte immer weniger als Fertigfabrikate einzuführen, sondern mehr nur auf die Zufuhr von Halbfabrikaten und Rohstoffen bedacht zu sein und deren mögliche Eigenverarbeitung bei uns selbst vorzunehmen. Es ist nicht zu verkennen, dass die Rheinschifffahrt auch in dieser sich immer stärker abzeichnenden Entwicklungsrichtung ihre Aufgabe zu erfüllen hat. Wir benötigen Bitumen, Rohöl, statt veredelte Brenn- und Schmieröle, Getreide statt Mehlprodukte; Rohzucker statt raffiniertem Zucker usw. Der Weg ist z. T. beschritten, scheint aber mit Hilfe der Rheinschifffahrt weiter ausbaubar.

Was den Export unserer Fabrikate anbelangt, so ist es bekannt, dass die Rheinschifffahrt bei dem vielen talwärtigen Leerraum die Güter ja zu unglaublich tiefen Sätzen mitnehmen kann. Soll diese Tatsache in Verbindung mit einer raschen und zuverlässigen Talfahrt in 4—5 Tagen zum Meer nicht zur Exportförderung beitragen? Ohne Zweifel sind die Zölle des Auslandes, wenn sie nicht gerade prohibitiven Charakter haben, und das ist noch lange nicht überall der Fall, viel leichter tragbar, als ohne solche einschneidende Frachterleichterung. Aber dazu müssen unsere Exportindustrien in möglichst unmittelbaren Kontakt zur Wasserstrasse kommen und nicht erst über ein teures Bahnnetz.

c) Unverkennbar ist, dass die Oberrheingegend ausgezeichnete *industrielle Standorte* aufweist; dort finden sich: durch keine Fernleitung verteuerte elektrische Energie, billiger Grund und Boden, nächste Bahn- und Schiffsanschlüsse, volkreiche Orte, wichtige Rohstoffe in Kalksteinen, Salzen, abbaubaren Erzen, dazu Vorzugslage für Import und Export; günstige Lage aber auch für die Bedienung des Hinterlandes. Die schweizerische Industrie hat sich seit dem Aufkommen der überallhin leitbaren und verteilbaren elektrischen Energie relativ wenig mehr um Standortsfragen gekümmert, im Gegensatz zum Auslande. Die Not der Zeit und die Konkurrenz des Auslandes werden aber auch hier sicher rationellere Gesichtspunkte in den Vordergrund drängen, wobei die Wasserstrasse Vorzugsplätze weist.

Das bestehende System der Bahnen hat in vielen Fällen unsere Industrie etwas sorglos disponieren lassen, da man sich ja immer

einer mehr oder weniger willkürlichen Tarifhandhabung der Bahnen preisgegeben sah. Viele natürliche Verkehrsvorteile sind unbenutzt geblieben.

Dass die Kraftwerke aus jeder industriellen Neuanlage der Ober- rheingegend Nutzen haben werden, ist klar. Diese Tatsache und die Möglichkeit der Energieabgabe in nächste Nähe sollte von ihnen noch schärfer ins Auge gefasst und benutzt werden. Man sollte sich erinnern, dass in allen europäischen Energiezentren das Streben dahin gegangen ist und dahin geht, sich nicht nur mit der Hebung und dem Abtransporte der Energien zu begnügen, sondern diese Vorzugsgebiete zur Industriebildung heranzuziehen und sie zu diesem Zwecke mit Wasserstrassen auszurüsten. Oberschlesien, Ruhrgebiet, südliches Belgien bieten sprechende Beispiele.

d) Auch an den schweizerischen *Grosshandel* ist zu denken, der vormals einen Anlauf genommen hat, um der europäischen Warenvermittlung zu dienen. Diese Position sollte gewahrt bleiben, da ein derartiger Handel in Basel, am Oberrhein und am Bodensee eine zentrale Austauschlage zwischen den europäischen Staaten, zwischen unterschiedlichen Rohstoff- und Produktionsräumen des Ostens und Westens, des Südens und Nordens vorfindet, wie sie sich geeigneter nicht mehr ergeben kann, besonders dann nicht, wenn die Verkehrswege grösstmögliche Billigkeit gewähren. Wir haben schon darauf hingewiesen, dass der Oberrhein als Verkehrssammler eines weiten Einzugs- und Durchgangsgebietes über die reinen lokalen Verkehrsfragen hinaus internationale Funktionen übernehmen kann. Genf ist weltpolitisches Zentrum; für Basel bestehen analoge Handels- und Wirtschaftsaussichten mit europäischem Hintergrunde. So gelangen wir zu einer grossen Anzahl von Hinweisen und Aussichten, die für die Schifffahrt sprechen. Dabei wollen wir allerdings auch nicht übersehen, dass es sich bei der heutigen Wirtschaftslähmung natürlich noch um ganz andere Momente als die hohen und zu hohen Frachten handelt. Wir wissen das und wissen, dass die Erstrebung billiger Frachten zu Schiff nicht einfach als *der Weg* zur Gesundung bezeichnet werden darf. Auf jeden Fall aber ist er mit *ein Weg*, der zur Erleichterung und zur Kräftigung unseres Wirtschaftslebens hinführen kann.

3. Im Gutachten Grimm-Rothpletz haben wir es vermisst, dass offenbar aus Rücksichtnahme auf die Lage unserer Bahnen mit keinem Wort etwa die Oberrheinschifffahrt und die Wünschbarkeit ihrer endgültigen Abklärung betont worden ist. Wir haben dies um so weniger verstanden, als ein solcher Ausbau ja auch ein unvergleichliches Mittel zur *Arbeitsbeschaffung* wäre, schliesst er doch folgende wichtige Tatsachen in sich: a) Sozusagen fertige amtliche Projekte; b) die Arbeiten entfallen in jene Kantone, welche die grössten Arbeitslosenziffern haben und wo grösste Leistungen an ein eidgenössisches Arbeitsprogramm zu machen wären; c) Gewährleistung leichter Unterkunft und Verpflegung; d) Gewährleistung von Winterarbeit; e) Belebung des Baugewerbes, des Eisenbaus, der Maschinenindustrie und anderer technischer Berufe; f) Möglichkeit, die Kosten

später durch allfällige Schiffsabgaben z. T. wieder einzubringen. Von besonderer Wichtigkeit ist, dass die Schifffahrt als ein Mittel nicht nur zur Arbeitsbeschaffung, sondern eben zur Krisenbehebung überhaupt angesehen werden muss.

III.

Zum Schlusse seien noch einige Bemerkungen über die *praktische Förderungsmöglichkeit* der Schifffahrt oberhalb Basel angebracht. In erster Linie sei hierbei darauf aufmerksam gemacht, dass die Stromregulierung unterhalb Basel dem Bauprogramme um ein grosses Stück voraus ist; der Rohausbau geht seiner Fertigstellung entgegen. Die Arbeitskräfte in den technischen Büros und im eigentlichen Strombau werden bald frei. Auch in Basel steht man vor der Erreichung der möglichen Ziele. Bereits liegt das baufertige Projekt für das zweite Hafenbecken vor. Die Diskussion über den Weiterausbau des französischen Seitenkanals ist verstummt. Unwillkürlich machen sich jetzt die Gedanken von der unteren Strecke frei und wenden sich dem zu, was oberhalb Basel zu geschehen hat. Dabei stellt sich die Frage: Kann und soll nun, wie im zwischenstaatlichen Abkommen der Schweiz und Deutschlands vom März 1929 vorgesehen ist, dem Ausbau der Schifffahrt unterhalb Basel zeitlich anschliessend derjenige oberhalb Basel folgen? Wenn man die Frage bejahen will, so scheint die Zeit nahe, wo die Verhandlungen darüber aufgenommen und die Verträge vorbereitet werden müssten. Dazu kommen bisherige Erfahrungen: Die Schifffahrt hat sich von Basel bis Augst im nicht ausgebauten Strome durchgesetzt; sie hat wie seinerzeit die Schifffahrt unterhalb Basel ihre Existenz- und Ausbauberechtigung durch ihre Pionierfahrten dargetan; sie hat aber auch gezeigt, dass man offenbar auch weiter oben, entsprechend den ersten Plänen von Nationalrat Gelpke, in noch nicht gestauten Abschnitten den Betrieb aufnehmen könnte und dass es heute auch bei einem noch fehlenden Werke Säkingen möglich sein sollte, durchzukommen und eine erste Bauetappe, bis zur Aare evtl. bis Brugg und zur Thur durchzuführen. Wenn man so vorgehen möchte, so scheint es unentbehrlich, den Schiffbarkeitsgrad der natürlichen Stromabschnitte oder die Frage und Zweckmässigkeit eines Vorausbaues notwendiger Stauwehre abzuklären, die nachher von den Kraftwerken übernommen würden. Der vorgeschlagene etappenweise Ausbau ist allerdings kaum ohne Rahmenvertrag für die Gesamtstrecke Basel—Bodensee denkbar. Es muss auch schon für die unteren Abschnitte das weite Einzugsgebiet des Bodensees (inkl. Oesterreich) mitinteressiert und mobilisiert werden.

Unseres Wissens bringen die Schiffsfreunde auf der deutschen Seite dem Gedanken eines ersten und etappeweisen Ausbaues ebenfalls ihre Hoffnungen und Sympathien entgegen. Sie sind dazu wie wir berechtigt, einmal auf Grund der greifbaren und gründlichen geleisteten Vorarbeiten, sowie aus Rücksicht auf eine besondere Grenzlandfürsorge und die Gleichbehandlung und Gleichstellung mit

anderen Gebieten des Reiches, die mit leistungsfähigen Wasserstrassen bereits versorgt sind. Aus der politischen Neuordnung des Deutschen Reiches und der Festigung des Zentralgedankens wird sich vielleicht auch eine grosszügigere Ausbauförderung der besten Wasserkräfte ergeben, über welche Deutschland im Süden am Oberrhein verfügen kann.

Unser Verband ist in der Förderung der Schifffahrt ruhig und überlegt vorgegangen. Im Bewusstsein vorhandener zeitlicher Abhängigkeiten kannten wir keine Drängerei. Man hat uns oft genug einen gewissen Mangel an Initiative vorgeworfen. Zu Unrecht. Wir konnten keine Mauern einrennen; aber heute haben wir das Gefühl, dass die Reihe in nicht ferner Zeit an den Ausbau von Basel—Bodensee kommt, dass es unser Recht und unsere Pflicht der übernommenen und durch zwei Jahrzehnte hochgehaltenen Aufgabe gegenüber ist, die endgültige technische Abklärung, die Beratung des Staatsvertrages und die Ausführung des Werkes zu verlangen. Diese Forderung heute zu stellen ist um so berechtigter, als die wichtigsten Voraussetzungen für den Ausbau gegeben sind und als in einem solchen Ausbaue eine zuverlässige Hilfe für das schweizerische Wirtschaftsleben zu sehen ist.

