

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 10 (1969)

Heft: 2

Artikel: Das Elsass im Rahmen des rheinischen Europa

Autor: Meyer, Paul

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089503>

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: 15.01.2026

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

Das Elsass im Rahmen des rheinischen Europa

PAUL MEYER

In einem Abstand von dreissig Jahren, vor und nach der letzten militärischen Auseinandersetzung zwischen Frankreich und Deutschland, erschienen zwei bemerkenswerte Bücher, welche das Schicksal der am Rheine gelegenen Landschaften zum Gegenstande haben. Im ersten¹ kamen ein Historiker und ein Geograph zur folgenden gemeinsamen Schlussfolgerung:

«Von der Frühzeit menschlicher Geschichte bis zur Entfaltung der modernen Zivilisation ist die grosse Besonderheit und Wirkung des Rheines, dass er die Völker verbindet und sie einander näher bringt. Aufgepeitschte Leidenschaften vermögen diese Tatsache nicht zu vernichten, die ihnen zum Trotz in Leben und Wirken der Völkergemeinschaft fest verankert ist... Die Geschichte des Rheinstromes ist erfüllt von verhängnisvollen Kriegen, aber auch von menschlichen Bindungen und geistigem Zusammenklang... Die Behauptung von der schicksalsgewollten Grenze hält weder dem Studium der Vergangenheit, noch den Beobachtungen der Gegenwart stand... Der Rhein bleibt der Fluss, welcher eint, entgegen allen politischen Hassausbrüchen und Konflikten...»

Ein eminenter Vertreter der modernen französischen geographischen Wissenschaft² zieht seinerseits den Schluss, dass der rheinische Raum, sofern er in einem übernationalen Europa integriert wird, im «alten» Kontinent die Möglichkeiten birgt, der «amerikanischen Herausforderung» Stand zu halten.

Was für Fèvre und Demangeon prophetische Sicht war, die durch den Krieg von 1939 bis 1945 nur bestätigt wurde, wurde für Juillard zu einer Schlussfolgerung aus der Sprache der Zahlen; die Übereinstimmung der Autoren unterstreicht, dass der Rhein im mittleren und westlichen Europa die wichtigste Nord-Süd-Achse darstellt, welche die Strassen auf sich zieht, Verkehrsknoten, Handelszentren und ein ununterbrochenes Band industriellen und städtischen Lebens hat entstehen lassen.

1 Das Elsass, ein Stück des Rheingebiets

11 Im rheinischen Rahmen erscheint das Elsass in einem anderen Blickwinkel als in nationaler Sicht, wo es als Grenzprovinz galt, der während eines Jahrhunderts der Stempel einer Mark aufgedrückt wurde. Diese *rheinische Zugehörigkeit* aber wird mehr und mehr zu einer Wirklichkeit im sich

¹ L. Fèvre et A. Demangeon: *Le Rhin: problèmes d'histoire et d'économie* — Colin Paris, 1935.

² Etienne Juillard: *L'Europe rhénane* — Colin, Paris 1968.

zusammenschliessenden Europa. Das Elsass ist so gleichzeitig ein Fenster Frankreichs auf den Rhein und ein Bestandteil der rheinischen Welt.

Obgleich das Elsass am Südende des Oberrheingrabens liegt, ist es keineswegs eine Sackgasse; weit nach Norden offen, ist es gegen Südwesten durch die Burgunder Pforte der gegebene Zugang zum Saône-Rhône-Graben und nach Süden über die Alpenpässe ein Zugang zu Norditalien. Es liegt so an der Verzweigung der Wege zum Mittelmeer. Das Elsass ist nicht einfach ein Schlauch zwischen Vogesen und Schwarzwald; die Tatsachen, dass Belfort vor 1871 zum Departement Haut-Rhin gehörte und Mülhausen bis 1798 zugewandter Ort der Eidgenossenschaft war, unterstreichen, dass das Elsass die Rheinlande gegen Südwesten, Süden und Südosten öffnet. Wenn es für das Elsass eine Grenze gibt, so hat sie der Rhein selbst gesetzt. Am Rheinknie von Basel ist er beinahe noch ein Wildwasser. Der Höhenunterschied von 107 m zwischen Basel und Strassburg ergibt auf einer Strecke von 120 km ein Gefälle von beinahe einem Promille. Seine Fliessgeschwindigkeit beträgt im Mittel 10 km/h, bei Hochwasser 18 km/h. In seinem Naturzustande berührte der Rhein das Elsass wie ein Fremdling; er pendelte auf einer Breite von einem bis drei Kilometern in einem Gewirr von Mäandern, Altwassern und Sümpfen inmitten einer hochragenden Vegetation von Pappeln und Binsen und überlagert von jenen geheimnisvollen, den Sümpfen entsteigenden Dünsten, wie sie die Stiche von Gustave Doré wiedergeben und welche auch Lyriker und Erzähler angeregt haben (Goethe: Erlkönig). Wenn man zu diesen in der Horizontalen wirkenden Erscheinungen beifügt, dass das Niveau des Flusses in vorgeschichtlicher wie in geschichtlicher Zeit bedeutenden Schwankungen unterworfen war, was zu Verlegungen des Laufes und weiten Überschwemmungen führte, so begreift man die Stadtarmut am elsässischen Ufer. Strassburg war unter diesen Umständen viel eher eine Stadt an der Ill als eine Rheinstadt. Die römische Brücke von Kembs liegt zehn Meter tief unter Geröll, und der Felsen von Breisach konnte nach dem Rückgang der Hochwasser so gut links- wie rechtsrheinisch zu liegen kommen, was beides die Ausmasse solcher Katastrophen verdeutlichen mag.

Trotzdem war dieses natürliche Hindernis nicht so stark, dass es die Wanderung der Menschen von einem Ufer zum andern verhindert hätte. Bei Kembs, Breisach und Strassburg muss man die Furten suchen, welche die ersten Wanderer von Osten nach Westen benützten. Daher kommt die frühzeitige Besiedlung des Elsasses, die sich aus sehr alten mediterranen Elementen (Italiker, Etrusker), aus einer starken keltischen Grundschicht und aus germanischen Invasoren zusammensetzt. So erklärt sich auch während der drei Jahrhunderte der Pax romana der doppelte Aspekt des an den Rhein angelehnten Elsasses: Einerseits war es ein Landstrich, der mit dem übrigen Gallien durch ein Strassennetz fest verknüpft war, das Basel und Strassburg mit Besançon, Lyon und Reims verband, ein Gebiet auch, wo städtisches Leben blühte und wo die Einführung des Rebbaus, jener ersten Triebfeder rheinischen Handels, die Grundlage des Reichtums bildete, bevor der Transit von Norden nach Süden und umgekehrt seinen Aufschwung nahm;

andererseits war der Fluss selbst ein Teil des römischen Verteidigungssystems geworden, eine Art zweite Linie hinter dem Vorfeld des Dekumatenvorlands, mit Stützpunkten wie Augusta Raurica, Cambete, Brisiacus, Argentorate. Der Rhein war, vom militärischen Standpunkt aus, in den Augen der Römer das letzte Hindernis, das den germanischen Horden den leichten Zugang zum Rhônetal und nach Norditalien versperrte.

Ein Widerspruch? Ein Fluss, der gleichzeitig Grenze, Verkehrsader und Handelsweg ist? Die Erklärung ist einfach: Nicht der Strom hat das Elsass zu einem begehrten Raum gemacht, sondern die fruchtbare Ebene hat seit jeher die Menschen angezogen.

12 Das Elsass ist nicht einfach nur ein Stück des Rheintales, es ist *von der Natur in besonderem Masse beschenkt*.

In seiner *Bodengestalt* gehört es zum Modellfall eines tektonischen Grabens: zwei begrenzende, weitgehend symmetrische Horste von ähnlicher Höhe und vergleichbarem Profil, eine Piedmonttreppe in Gestalt der Vorhügelzone am Ostabfall der Vogesen, ein beinahe horizontaler Boden des Grabens mit tertiären und quartären Aufschüttungen. Daher ergänzen sich die Grundlagen der Landwirtschaft, welche in ihrer Vielseitigkeit die Kulturrentwicklung des vorindustriellen Zeitalters begünstigte: Holz und Erze aus den Vogesenwäldern, Reben auf den nach Osten gerichteten Hügeln, Getreidebau auf den lössbedeckten Terrassen, Wiesen und Weiden auf den Kiesflächen der Hardt oder im feuchten Ried. Im rheinischen Raum findet man nur in der Pfalz, in der Wetterau und in der Kölner Bucht eine ähnliche Gunst, doch nur im Elsass beruhen intensive Mischkultur und Weinbau auf gleich hervorragenden Naturgrundlagen. Wir können hier anfügen, dass die Gebirgsrahmung der Oberrheinebene nie ein Hindernis für den Ost-West-Verkehr gewesen ist, da die beiden Horste sich in ihrer Längserstreckung gegen Norden gleichmäßig absenken; die Zaberer Senke (350 m) und der Kraichgau (250 m) sind uralte Durchgänge wandernder Völker. Dank auch der breiten Burgunder Pforte und der leicht überschreitbaren Jurapässe ist so dem Elsass zu allen Zeiten das Schicksal einer abgeschlossenen Kammer erspart geblieben.

In seinem *Klima* geniesst es ausserdem, wie der ganze rheinische Raum, den Schutz des Grabens und zusätzlich noch den Hauch des Südens. Im Rücken der Vogesen mit ihrem rauhen, windigen und regenreichen Klima hat das Elsass gemässigte Winter, was auch immer ein Pariser oder Marseiller davon halten mag, dazu heisse, gewitterreiche Sommer, einen frühen Frühling, mit der Gefahr von Spätfrösten allerdings, und mässige Niederschläge, zumeist unter 800 mm, in der Region von Colmar sogar um 500 mm. Das südliche Elsass kennt ausserdem im Winter und im Frühjahr Föhnvorstöße und am Vogesenfuss oder längs des Rheins Flecken mediterraner Adventivflora. Man kann selten in unseren Breiten einen solchen Gegensatz finden wie denjenigen zwischen den sturm- und regengepeitschten Vogesen-gipfeln mit ihrer beinahe subalpinen Pflanzenwelt und den Rebbergen und

sonnenüberstrahlten Kornfeldern um Colmar. Hier, am Vogesenfuss und auf den nahen Lössterrassen in der Ebene drängten sich während Jahrtausenden die Menschen, während der Rhein in ärmlichen Weilern längs seiner Ufer eine Bevölkerung von Fischern, Treidlern, Fährleuten und Goldwäschern ernährte, Beschäftigungen, die leicht mit der Legende des Flusses verschmolzen.

13 Aus der rheinischen Vergangenheit hat das Elsass von heute die *Spuren glücklicher und unglücklicher Zeiten* bewahrt; die Wechselfälle der Geschichte waren ausdauernder als anderswo, und die letzte Wendung der Geschichte liegt keine 25 Jahre zurück.

Längs des Rheines entstand nie eine dauerhafte politische Einheit, und das Elsass entging jener Zerstückelung ebenfalls nicht, zu welcher das Rhein Gebiet verurteilt schien. Diese fehlende Einheit hat, wie wir wissen, der kulturellen Entwicklung keinen Abbruch getan. Vom 13. bis zum 16. Jahrhundert blühte die *rheinische Kultur* unter dem Einfluss des Transithandels zwischen Flandern und Oberitalien, und die Öffnung des Gotthardweges war ein Glück auch für Basel und Strassburg, wo die Ill den Anschluss an den Rheinverkehr herstellte. Der Strom von Transithütern wurde durch elsässische Produkte vermehrt: Wein, Metalle, Holz, Getreide und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse, welche gehandelt wurden. Geistige Bewegungen, religiöse und künstlerische Einflüsse wirkten und verbreiteten sich ohne Unterlass in dieser reichen Kontaktzone. Ein guter Teil des Elsasses hat die Erinnerung daran in seinen stattlichen Kirchen und Bürgerhäusern, in seinen Museen und Bibliotheken bewahrt. Strassburg, Schlettstadt, Colmar, Hagenau, das ganze elsässische Rebgebiet bieten noch heute dem Touristen Zeugnisse dieser glänzenden Epoche, ganz im Gegensatz zu Mülhausen, zum Sundgau und zu der Hardt.

Als im 16. Jahrhundert zufolge der Konkurrenz des Seehandels der Verkehr längs des Rheins nachliess, was ein Abklingen der glanzvollen Kulturerentwicklung nach sich zog, entwickelten sich die einzelnen Rheinlande unterschiedlich weiter. An den beiden Enden des Rheinstromes entzogen sich zwei Nationen dem dynastischen Zugriff und wurden zu selbständigen Republiken: Der Bund der Eidgenossen beschränkte sich auf den Raum zwischen Alpen und Jura, und die Vereinigten Provinzen der Niederlande wandten sich dem neuen und aussichtsreichen Seehandel zu. Im mittleren Teil stritten sich Frankreich und das Heilige Römische Reich deutscher Nation ohne Ende. Was das Elsass anbelangt, so genoss es nach den grausamen Prüfungen des Dreissigjährigen Krieges während anderthalb Jahrhunderten die Pax gallica, worauf wiederum anderthalb Jahrhunderte politischen Unbestandes folgten, die ihre tiefen Spuren hinterliessen.

In der *Zeit des französischen Friedens*, während welcher die militärischen Operationen sich vornehmlich östlich des Rheines abwickelten, gehen eine starke Bevölkerungsvermehrung und eine Intensivierung des Landbaus Hand in Hand. Der Bevölkerungszuwachs ist so stark, dass die Felder für



Abb. 1 Der deutsche Soldatenfriedhof bei Cernay (Sennheim) erinnert, zusammen mit dem Hartmannswillerkopf im Hintergrund, an die kriegerischen Auseinandersetzungen auf elsässischem Boden.

lange Zeit mehr einem grossen Garten gleichen. Der elsässische Boden macht eine landwirtschaftliche Revolution mit, und die traditionelle Mischkultur und der Rebbau werden durch die ersten Industriepflanzen (Tabak, Hopfen, Zuckerrübe) ergänzt. Der Bevölkerungsüberschuss ist so gross, dass die Initiative der Mülhauser Industriepioniere von Erfolg gekrönt ist und die Unternehmen des ersten industriellen Zeitalters in den Vogesentälern Fuss fassen können; sie gründen sich auf dem Holz, auf den Erzen, auf Sanden und auf der Wasserkraft. Im Gegensatz zum Schwarzwald dringt jedoch die Heimarbeit nicht in die Vogesen ein. Der Drang zur Industrialisierung ist aber nicht allgemein, das Beispiel des Pastors Oberlin, der seine unterbeschäftigen protestantischen und französisch sprechenden Schäfchen von Ban de la Roche (Breuschthal) in neu zu gründenden Industriebetrieben versorgen will, bleibt eine Ausnahme. Die südlichen Vogesentäler erleben ihr Heil nur durch die Ausbreitung der Mülhauser Textilindustrie. Es gibt keinen Vergleich etwa mit der frühen und intensiven Industrialisierung des Bergischen Landes, wo das mittelalterliche Handwerk beinahe ohne Bruch in moderne industrielle Formen übergeht. Der Pfalz und der Markgrafschaft Baden gleicht das Elsass des 17. und 18. Jahrhunderts am ehesten, keine Zollgrenze trennt die elsässische Provinz von dem angrenzenden Ausland! Strassburg bleibt weiterhin eine grosse rheinische Stadt, die Herder und Goethe anzieht; gleichzeitig ist es eine französische Provinzhauptstadt, wo Intendanten und Kardinäle inmitten des reich gewordenen niederelsässischen Adels leben.

Die tragisch-politischen Schicksalsschläge für das Elsass beginnen mit dem *Aufkommen des Nationalismus*. Seit der Französischen Revolution wird der Rhein ausser einer politischen auch zur Zollgrenze, ja mehr und mehr zu einer tatsächlichen nationalen Grenze in dem Masse wie die zentralistischen und protektionistischen Tendenzen des 19. Jahrhunderts zunehmen. Die Grenzverschiebungen der Jahre 1870 und 1918 verlegen nur die Grenze, ohne sie aufzuheben, und bedingen eine Verlagerung der Absatzmärkte. Mit der Erstarrung der nationalen Grenzen am Rhein verbindet sich sein Wiederaufleben als Militärgrenze. Nachdem sich die Vauban-Festungen (Strassburg, Neu-Breisach, Hüningen) überlebt haben, erhalten die elsässischen Städte Garnisonen, die nur die Bevölkerungszahl aufblähen, ohne etwas Produktives für sie zu leisten. Neue Verteidigungsanlagen entstehen längs des Flusses, und die dem Militär reservierten Flächen mehren sich. Das Elsass wird zum militärischen Vorgelände, was weder die Zuwanderung noch die wirtschaftliche Expansion begünstigt.

Schliesslich wird der Rhein auch zu einer patriotischen oder psychologischen Grenze. Nach den Revolutionskriegen, im Rausche des preussischen Befreiungskampfes, wird der Rhein als «Deutschlands Strom, nicht Deutschlands Grenze» gefordert. Die Dichter und Schriftsteller beider Seiten nähren eine vom Gefühl bestimmte Ideologie, welche durch drei Kriege gefördert wird, in welchen das Elsass zumindest einen Teil des Einsatzes darstellt.

Der Aufbau des Gemeinsamen Marktes hat endgültig mit dem Kapitel des politischen Hin und Her Schluss gemacht, die nationale Zugehörigkeit des Elsasses zu Frankreich ist nicht mehr in Frage gestellt. Aber die fünfzehn Jahre der Zusammenarbeit haben noch nicht vollständig die alten Gegensätze verwischt. Für die Deutschen ist der Begriff «Vater Rhein» immer noch sehr gefühlsbetont, und seine durch den französischen Seitenkanal bedingte Wasserarmut stimmt sie bitter. Für die elsässische Hauptstadt bleibt der Ausstrahlungsbereich auf 180 Grad beschränkt.

Ausserdem lässt sich nicht bestreiten, dass die Lostrennung des Elsasses von Frankreich von 1870 bis 1918, sein Sonderdasein von 1940 bis 1945, ferner das Weiterleben gewisser rechtlicher Besonderheiten (Konkordatsregime, Schulstatut, Sozialgesetzgebung, Jagdgesetze usw.) zusätzlich zu der Sprachgrenze eine gewisse hindernde Schwelle gegenüber Innerfrankreich geschaffen haben, die sich z. B. im nach Westen begrenzten Einflussbereich von Mülhausen nachweisen lässt.

Daraus ergibt sich eine teilweise Abschliessung des Elsasses sowohl im Denken und Fühlen als auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Gewiss, weder für die Kapitalien, noch für die Grenzgänger, noch für den Tourismus bilden der Rhein, die französisch-schweizerische Grenze oder die Burgunder Pforte ernsthafte Hindernisse, aber psychologisch hat der Elsässer doch zu sehr die Gewohnheit angenommen, sich auf seine Region zu beschränken, sie als eine von zwei Nachbarn immer wieder umstrittene Kostbarkeit zu betrachten. Gerne sieht er darin einen Reichtum, um den er beneidet wird. Durch seinen zu engen Patriotismus hat er es versäumt, Vergleiche mit seinen Nachbarn



Abb. 2 Das Rebgebiet am Vogesenfuss zwischen Hattstatt und Husseren mit den Eguisheimer Burgen im Hintergrund.



Abb. 3 Die Genossenschaftskellerei von Pfaffenhoffen lädt die Passanten auf der Strasse Belfort—Colmar zum Kaufen ein und sorgt für qualitativ hochstehende Weine.

zu ziehen. Im Innern Frankreichs galt früher das Elsass als eine reiche Gegend. Seit etwa zehn Jahren ist der Elsässer aus dem zu schönen Traume zu seinem Heile erwacht.

14 Wenn das Elsass von 1969 sich nicht mehr als ein von Gott gesegnetes Land erweist und der Ruhm von seinem Reichtum unter den heutigen Verhältnissen überlebt oder angemasst erscheint, so war dies die Folge der politischen Wechselseitigkeiten der letzten hundert Jahre, die den Blick von den *tiefgreifenden wirtschaftlichen Umwälzungen im rheinischen Europa* ablenkten.

Am Südende vermehrt der Bau der Alpenbahnen, ganz besonders derjenige des Gotthards, den Umfang des Warenaustausches mit Norditalien in einer unerhörten Weise. Der wachsende Fremdenstrom, der Bau von Autotunnels und Ölleitung durch die Alpen unterstreichen heute diese Entwicklung. Der mächtige Strom von Menschen und Gütern, der die Alpen quert, sammelt sich in Basel und findet dort frühzeitig und beiderseits des Rheins die Verbindungen nach dem Norden. 1933 erreicht die Schweiz den Anschluss an die Grossschiffahrt auf dem Rhein, ja sogar den direkten Zugang zum Meer, dank des Baus des Kembser Kraftwerkes und des ersten Abschnittes des «Grand Canal d'Alsace», der die Schwelle von Istein umgeht. Die Eisenbahn und die Elektrizität öffnen das Alpenland dem Welthandel, einer stark gestreuten Industrialisierung und einem ungeahnten Aufschwung der Hotellerie und des Fremdenverkehrs; parallel damit verändert sich die traditionelle Struktur der Landwirtschaft.

Gleichzeitig setzen *an der Mündung des Flusses* die grossen wirtschaftlichen Veränderungen in den Niederlanden ein: 1872 markiert der «Nieuwe Waterweg» den Aufschwung von Rotterdam, und der Nordseekanal bringt neues Leben in den Hafen von Amsterdam (1876). Es heben jene gigantischen Werke an, die dazu bestimmt sind, Hunderttausende von Hektaren für eine hochentwickelte und auf Absatz ausgerichtete Landwirtschaft zu gewinnen. Die von einem grossen Bevölkerungsreservoir und einer handwerklichen Tradition begünstigte Industrie des rohstoffarmen Landes dehnt sich heute mehr und mehr um die Industriezentren in Meeresnähe aus. So erklären sich die ausserordentliche Bevölkerungsdichte, die Städtezahl und der Umfang des Handels an der Rheinmündung. Was sich *zwischen diesen beiden Enden* abspielt, ist ausschliesslich die Folge der gewaltigen industriellen Entwicklung Deutschlands, vor allem der Ruhr, die mit ihren Kohlegruben und Eisenhütten und der Fülle der damit verbundenen Industrien das wichtigste Zentrum industrieller Entwicklung in ganz Westeuropa darstellt. Gleichzeitig belebt die Ruhr den Rheinverkehr und ist ein Verteiler von Gütern flussauf- und flussabwärts. Hand in Hand damit geht der Ausbau des Rheins als Grossschiffahrtsweg; Mannheim wird 1830, Strassburg 1890 erreicht und gleichzeitig erhält der bis dahin mäandrierende Fluss sein festes Bett. Die Industrialisierung überschwemmt wie eine Welle das bestehende Städtenetz, so das Rhein-Main-Gebiet um Frankfurt und Mainz und die Zone von Mannheim-Ludwigshafen an der Einmündung des Neckars.

Wenn man dies alles berücksichtigt, so gewinnt man den Eindruck, dass das Elsass vom wirtschaftlichen Aufbruch in den letzten 150 Jahren nicht erfasst worden ist. Nun, da die politischen Bedingungen sich geändert haben, gilt es, die Stärken, die Schwächen und die Aussichten der elsässischen Wirtschaft der Gegenwart zu analysieren.

2 Stand und Aussichten der elsässischen Wirtschaft im heutigen Rheingebiet

Das Erbe der Vergangenheit ist nur einer der Faktoren, welche die Landesplanung beeinflussen. Es erklärt mehr die bisherige Entwicklung, als dass es uns über die Zukunft etwas aussagen kann. Im heutigen Elsass ist die Ausbeutung der natürlichen Reichtümer vom *nationalen Willen* getragen; er wählt und bestimmt. Die Aufstellung der natürlichen Gegebenheiten ist weiterhin notwendig, aber sie ist von geringerer Bedeutung als früher. Die landwirtschaftliche, industrielle oder tertiäre Tätigkeit des Menschen geht oft genug darüber hinweg. Der Warenaustausch, Verkehrsprobleme, Fragen der Regionalstruktur gewinnen an Bedeutung und tragen dazu bei, das Gesicht einer Region zu prägen.

21 Die natürlichen Gegebenheiten

«Das Elsass hat alles», wiederholte man so lange, als, isoliert zwischen Rhein und Vogesen, die Provinz sich in einem wirtschaftlichen Narzissmus gefiel. Die alte Erinnerung an zusätzliche landwirtschaftliche Reichtümer, an solche des Untergrundes gaben, verstärkt durch eine innere Sicherheit der Bewohner, den Eindruck von Wohlhabenheit und Blüte, einen Eindruck, den die französisch-deutschen Kämpfe um das Elsass noch zu bestätigen schienen. Was aber stellen die «natürlichen Reichtümer» heute dar?

211 Die Energiequellen

Die Energiequellen sind bedeutend, sowohl was die Eigenproduktion anbelangt, als auch was die Möglichkeit der Zufuhr von aussen her betrifft.

Ungefähr 7 Milliarden Kwh liefert der Rheinseitenkanal. Der Rhein entschädigt so den Menschen, der ihn gezähmt hat. Die verfügbare Elektrizität auf den Kopf der Bevölkerung (5400 Kwh) erreicht die Höhe des Verbrauchs in der Ruhr und übertrifft bei weitem den elsässischen Verbrauch (1500 Kwh). Die elsässischen Rheinkraftwerke liefern heute beinahe die Hälfte der Gesamtproduktion des Rheins an Elektrizität; mit den beiden projektierten Stauwerken unterhalb Strassburg wird die elsässische Produktion fast einen Drittelf der für 1975 vorgesehenen Stromproduktion Frankreichs ausmachen.

Die Energieerzeugung wird noch wesentlich erhöht durch die Errichtung geplanter und schon begonnener (augenblicklich allerdings aufgeschobener) Atomkraftwerke (Fessenheim), deren Kapazität das Vier- bis Fünffache eines Rheinkraftwerkes betragen soll. Nur ein Strom wie der Rhein kann einem solchen Unternehmen die benötigte Wassermenge liefern.

Wie im übrigen Rheingraben ist die Rohölgewinnung im Elsass unbedeutend. Pechelbronn hat nur noch Erinnerungswert, und — wenigstens bis heute — erlauben die Sondierungen an verschiedenen Stellen (Staffelfelden z. B.) wenig Hoffnung. Aber die südeuropäische Pipeline von Lavéra nach Karlsruhe erlaubt gegenwärtig die Zufuhr von 35 Mio. Tonnen, wovon 7 Mio. Tonnen den Raffinerien von Strassburg zufließen. Schliesslich wird im Sommer 1969 das holländische Erdgas das Elsass erreichen und der Industrie zusätzliche gewaltige Energiequellen erschliessen.

So leidet im Zeitalter des Erdöls und der Elektrizität das Elsass nicht unter dem Mangel an Kohle, da sowohl die Zufuhrmöglichkeiten als auch das Ausweichen auf Kernenergie seiner Industrie eine ausreichende Kraftversorgung sichern. Die Errichtung eines Aluminiumwerkes («Rhénalu») bei Neu-Breisach ist in dieser Hinsicht bezeichnend, handelt es sich doch dabei um einen Grossverbraucher elektrischer Energie.

212 *Das Kalisalz*

Im Gegensatz zu den Energiequellen verfügt das Elsass nur über einen mineralischen Rohstoff, das Kalisalz, welches seit 1913 ausgebeutet wird. 50% der Produktion werden ausgeführt und bilden einen bedeutenden Teil des Strassburger Hafenverkehrs (1 Mio. t auf 11) und zwar vorwiegend flussabwärts. Die allmähliche Erschöpfung des Vorkommens, die Konkurrenz des amerikanischen Kalis, das in Rotterdam billiger als das elsässische zu haben ist, und schliesslich der Plafond von 5 Mio. t pro Jahr für die Salzabfälle, welche dem Rhein übergeben werden dürfen, haben im Laufe der letzten fünf Jahre zu der Entscheidung beigetragen, die Ausbeutung allmählich zu reduzieren. Zwischen 1955 und 1968 hat die Zahl der Minenarbeiter bereits um 20% abgenommen; die Produktion hält sich auf einem Niveau von rund 1,7 Mio. t Reinkali K₂O und wird, dank neuer Abbaumethoden (Bohrung neuer Schächte vor allem), nur allmählich absinken.

Die Ausbeutung ist, nach der Übernahme der privaten «Kali Ste-Thérèse», zu 100% verstaatlicht; seit 1967 vereinigt ein staatliches Holding-Unternehmen: E.M.C. - Entreprise Minière et Chimique, drei Tochtergesellschaften: Mines de Potasse d'Alsace S. A. (Mülhausen) Azote et Produits Chimiques S. A. (Toulouse) Société Commerciale des Potasses et de l'Azote S. A. (Mülhausen).

Das elsässische Kalirevier hat, im Gegensatz zum lothringischen oder demjenigen der Ruhr, nie auf dem Kali aufbauende Industrien nach sich gezogen. Beschränkt auf den reinen Abbau, ist das Kaligebiet nun in eine

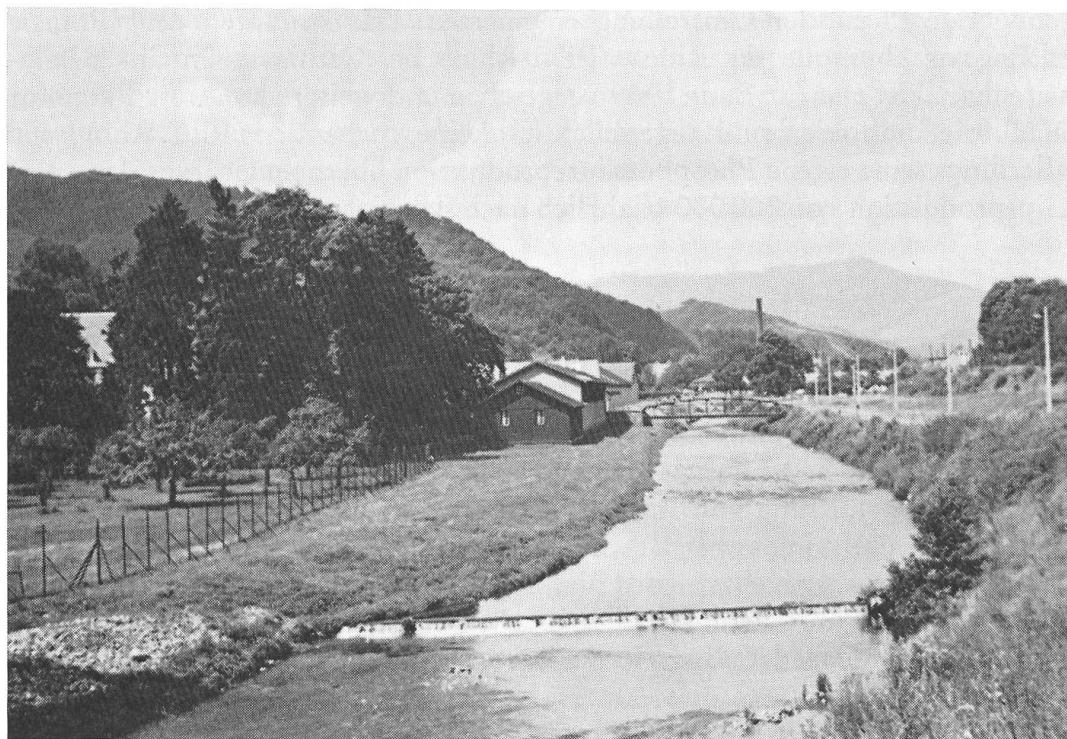


Abb. 4 Textilfabrik an der Thur bei Malmerspach; vorne links die Fabrikantenvilla, in der Mitte die Fabrikgebäude und rechts hinten Arbeiterwohnungen.



Abb. 5 Ältere Arbeiterhäuser einer Textilfabrik bei Malmerspach im Thurtal, welche auf den fortschrittlichen Geist der Industriellen hinweisen.

schwierige Phase der Umstellung eingetreten. Das Anlaufen der «Potasse et Engrais chimique du Rhin» (PEC-Rhin) bei Ottmarsheim am Rheinseitenkanal ist erst für Ende 1969 vorgesehen und weitere konkrete Pläne für Nachfolgeindustrien sind augenblicklich keine vorhanden; PEC Rhin wird allerdings seine eigene Phosphorsäureproduktion übernehmen, was dazu eine Gipsproduktion von 200 000 t/jährlich nach sich ziehen wird.

213 *Das Wasser*

Das Elsass verfügt über einen für die moderne Industrie kostbaren Rohstoff, das Wasser. Der Grundwasserstrom, der zwar durch die Rheinkorrektion und den Bau des Seitenkanals abgesenkt wurde, ist sehr bedeutend und kann über die Einpflanzung von Industrien, die Grossverbraucher sind, entscheiden (z. B. Peugeot in der Hardt). Die Wassermasse des Grand Canal d'Alsace genügt für die anspruchsvollsten Verbraucher (Abfluss des Rheins bei Basel 1000 m³/sec.) wobei man allerdings fordern muss, dass das verschmutzte Wasser vor dem Wiedereintritt in den Rhein gereinigt werde.

214 *Der Naturraum*

Die Böden und das Klima sind gleich wie im vorindustriellen Zeitalter: Vorteilhaft im allgemeinen und günstig für zusätzliche landwirtschaftliche Be-tätigung wie Weinbau, intensive Mischkultur, Gemüsebau, Anbau von Industriepflanzen. Aber es sind nicht mehr die Ansprüche der Pflanzen an den Nährboden, welche den Anbau bestimmen, sondern die Gesetze des Marktes. Man kann sich leicht vorstellen, dass so die elsässischen Reichtümer zu einer Sorge werden: Die Masse der ländlichen Bevölkerung, die einst durch den fruchtbaren Boden angezogen wurde, den sie aber im Laufe der Jahrhunderte zerstückelt hat, erschwert und bremst den Fortschritt und die notwendige Umstellung in der Landwirtschaft.

Andererseits bietet das Elsass den Erholungssuchenden und den Touristen eine Fülle von Möglichkeiten: Die Vogesen mit ihrem Mittelgebirgscharakter erhalten eine genügende Schneedecke, zumindest für den Wochenend-Wintersportler, wenn nicht sogar für einen längeren Aufenthalt; die Sommer in der elsässischen Ebene hinwiederum sind so heiss, dass man sich gerne in die Kühle und in die frische Luft des Vogesenmassivs flüchtet. In der Ebene hat es — wie lange noch? — genügend Wild für den Jäger; im Ried, auf den alten Rheininseln, könnten botanische und zoologische Reservate ausgeschieden werden. Die Sundgauer Hügel und die Gegend im Norden des Hagenauer Forstes bieten der städtischen Bevölkerung des Elsasses, aber auch anderer, benachbarter Agglomerationen (z. B. Basel) Möglichkeiten zur Einrichtung einer zweiten Wohnung für Wochenende oder gar für ländliche Ferien.

Im Hinblick auf die Erfordernisse der industriellen oder gar der nach-industriellen Zivilisation sind die natürlichen Hilfsmittel des Elsasses nicht weniger bedeutsam als sie es einst gewesen sind; jedoch mehr als zuvor benötigen sie zu ihrer Nutzung den sinnreichen Einsatz durch den Menschen.

22 Das menschliche Potential

Im Rahmen des rheinischen Raumes unterscheidet sich das Elsass durch mehrere Sonderheiten, welche alle eine gewisse Unterlegenheit selbst gegenüber direkt benachbarten Regionen verraten.

221 Eine gewisse demographische Schwäche

Die Dichtezone von über 200 E/km² längs des Rheines unterhalb von Strassburg, mit ihren seitlichen Verzweigungen, die sehr bedeutend sein können (auf der Höhe von Karlsruhe, um Frankfurt, Köln und im Bereich der holländischen «Randstad») ist im Elsass nur sporadisch anzutreffen: ein häufig unterbrochener Streifen am Vogesenfuss, der sich nur im Unterelsass, im Gebiet von Strassburg, in die Ebene hinein ausweitet. Es ist wahr, dass die menschenarmen Gebiete (< 50 E/km²) ebenso selten sind, sogar in den Vogesen. Nur verglichen mit den grossen schwachbevölkerten Räumen Ostfrankreichs erscheint das Elsass als dichtbevölkert! (Siehe den nachfolgenden Artikel.)

Die demographische Schwäche zeigt sich sowohl in der Dichte als auch in der Entwicklung:

		jährl. mittlere Zunahme in % von 1950—1962
Bevölkerungsdichte:	E/km ²	
Elsass (Haut-Rhin u. Bas-Rhin)	159	1,1
Südbaden ⁴	219	2,1
Nordwestschweiz ⁴	331	1,8
Bevölkerungszunahme:	1861	1962/64
Elsass	1 058 000 E.	1 318 000 E.
Südbaden (Regierungsbezirk)	798 000 E.	1 700 000 E.

Der Zustrom von Vertriebenen und Umgesiedelten hat nur eine weiter zurückreichende, unterschiedliche Entwicklung verstärkt: Von 1850 bis 1910 war das Bevölkerungswachstum Südbadens sechsmal grösser als dasjenige des Südelsasses, dasjenige der Nordwestschweiz sogar neunmal. Seit 1910 bewegte sich das Wachstum der benachbarten deutschen und schweizerischen Gebiete ungefähr im gleichen Rahmen und übertraf das elsässische um das Doppelte. Nur die Rebgebiete und der Kochersberg haben eine ähnlich dichte ländliche Bevölkerung wie die badische Rheinebene oder die

Schweiz nördlich des Juras. Vor allem aber ist die städtische Entwicklung geringer, als Folge einer schwächeren und weniger verbreiteten Industrialisierung. Dies hat eine geringere Zuwanderung zur Folge, was eine Überflügelung seiner Bevölkerungszunahme durch andere rheinische Regionen herbeigeführt hat³.

Die Bevölkerung des Elsasses hat weniger Zuwanderung erfahren, sie ist ortsverbundener und weniger beweglich, hat eine stärkere Neigung zur Überalterung und einen geringeren Anteil der Berufstätigen als die Nachbarn:

	Berufstätige 1960/1962
Südelsass	55 %
Südbaden ⁴	65,8 %
Nordwestschweiz ⁴	61 %

Zwischen 1954 und 1962 nahm sogar im gesamten Elsass die Zahl der Berufstätigen um 18 000 ab.

222 Geringere industrielle Dynamik

Eine Ursache oder eine Folge — oder gar beides zusammen — dieser demographischen Unterlegenheit ist eine geringere industrielle Dynamik. Unter allen Gebieten des südlichen Oberrheingrabens hat das elsässische die geringste industrielle Entwicklung genommen, ja sie ist sogar teilweise rückläufig:

	Total der Berufstätigen des sekundären Sektors in Tausenden:	
	1950/54	1960/62
Haut-Rhin	122	118
Montbéliard	27	40
Südbaden	93	130
Nordwestschweiz	97	123

Nur dank der Dynamik der «Porte d'Alsace» (Belfort-Montbéliard-Sochaux) ist von 1950 bis 1960 im französischen Anteil der Regio eine Zunahme festzustellen, während im gleichen Zeitraume der deutsche und schweizerische Anteil um einen Dritt, resp. um einen Viertel die Zahl ihrer Berufstätigen in Industrie und Handwerk vermehrt haben. Für das ganze Land Baden-Württemberg beträgt die Erhöhung der Bestände das Siebenfache derjenigen des Elsasses. Auch in den Jahren 1960 bis 1966 hat sich diese Tendenz gehalten:

³ Von 1962 bis 1968 betrug die Bevölkerungszunahme im Oberelsass 6,77 % (gegen 6,7 % von 1954 bis 1962); der Wanderungsüberschuss ist prozentual stärker geworden (44 % des Gesamtüberschusses gegen 28 % 1954—1962).

⁴ Definition Strukturatlas Regio.



Abb. 6 Bourtzwiller, ein chaotisch gewachsener nördlicher Vorort von Mülhausen, in welchem sich ländliche und städtische Elemente mischen.



Abb. 7 Die Z. U. P. von Colmar, ein wohlgelungenes Beispiel moderner Planung am Westrande der Stadt. Die Baukuben sind in der Höhe differenziert, mit genügenden Grünflächen umgeben und durch ein Einkaufszentrum ergänzt.

	1960	1966
Elsass	100	135
Südbaden	100	163
Nordwestschweiz	100	148

Zwischen 1956 und 1966 wurden im Elsass 35 000 Arbeitsplätze in der Industrie geschaffen (rechtsrheinisch 80 000), doch 23 000 wurden durch Fabrikschliessungen aufgehoben!

Natürlich muss der Vergleich des Elsasses mit seinen direkten Nachbarn, den Badensern und den Baslern mit ihrem schweizerischen Hinterland, genauer untersucht werden. Der Zustrom von Vertriebenen und von ausländischen Arbeitskräften, die allgemeine Aufwärtsbewegung der Industrie in der Bundesrepublik und in Basel (Hafen und chemische Industrie als Anreger), stellen für diese Regionen eine besonders günstige Verbindung verschiedener Umstände dar. Die elsässische Industrie jedoch hält sich mehr, als dass sie sich entwickelt: Die starken Entlassungen in der Textilindustrie werden kaum aufgewogen durch die Fortschritte der Metall- und Maschinenindustrie (besonders Automobilbau) und den Aufschwung der chemischen Industrie; die traditionellen Zweige (Nahrungsmittel, Bau) halten sich. Die vordringliche Sorge der elsässischen Entwicklungsgremien besteht darin, neue Industrien anzuziehen und anzusiedeln.

Diese allgemeine industrielle Kraftlosigkeit röhrt vom Zusammentreffen mehrerer Faktoren und ungelöster Probleme her: Umstrukturierung der Textilindustrie, Stop der Entwicklung im Kalibechen, zu späte und zu wenig bedeutende chemische Industrie, die auf dem Rohprodukt Kali aufbaut. Auch die politischen Umstände haben ohne Zweifel ihren Einfluss auf die Wirtschaft ausgeübt und zu deren Stagnation beigetragen: eine gewisse introvertierte Selbstzufriedenheit im elsässischen Charakter, die die negativen Tendenzen zu lange unterstützte. Von Paris aus gesehen erschien die Lage nicht besonders beunruhigend, da ja jenseits der Grenzen noch Arbeitermangel herrschte (Grenzgänger).

223 *Die Situation der Landwirtschaft*

Sie ist in einem engen Zusammenhang mit der allgemeinen wirtschaftlichen Lage zu sehen und nicht davon zu trennen. Die landwirtschaftlichen Probleme sind genau so komplex wie anderswo, doch weist das Elsass im Vergleich zu den anderen rheinischen Gebieten eine viel stärkere Verminde rung der landwirtschaftlich Berufstätigen auf, nämlich ungefähr das Doppelte wie Nordwestschweiz und Baden in den letzten 15 Jahren:

	1954—1962
Elsass	— 67 %
Baden	— 32 %
Nordwestschweiz	— 30 %

Ein Viertel aller Landwirtschaftsbetriebe ist im Elsass in den letzten zehn Jahren verschwunden; der Sundgau hat von 1954 bis 1962 sogar 40 % seiner landwirtschaftlichen Berufstätigen verloren. Der schöne «Garten», welcher einst das Elsass war, befindet sich in voller Umwandlung. Die wohl bebauten und zu dicht besiedelten Fluren sind das Opfer ihrer archaischen Landwirtschaftsstrukturen geworden; die Bauern sind unsanft mit den Gesetzen des modernen Marktes konfrontiert worden, welche statt der traditionellen Mischkultur Spezialisierung und Konkurrenzfähigkeit verlangen. Es ist höchste Zeit für Reformen und Investierungen in der Landwirtschaft! In den Vogesen ist der Rückgang am stärksten, verbreitet ist er auch in den weniger fruchtbaren Zonen des Sundgaus und der Ebene, so in der Hardt, im Ried und im Unterelsass, mit Ausnahme des Kochersberges. Wohl hat man mit Verbesserungen begonnen: stärkere Betonung der Viehzucht, Entwicklung der Industriepflanzen (Zuckerrüben, Tabak, Hopfen) und der Gemüsekulturen; aber die Güterzusammenlegung vollzieht sich zu langsam und wird durch das Vorhandensein von Arbeiterbauern gebremst. Im Gegensatz dazu macht das Rebgebiet gute Figur unter seinen rheinischen Schwestern. Nach Höhen und Tiefen, die nicht ohne Zusammenhang mit dem politischen Schicksal des Landes waren, hat der elsässische Weinbau seine Umstellung, durch die Hinwendung zum Qualitätsweinbau, bestanden. Der Verkauf durch Genossenschaften (50 % der Ernte) hat bewirkt, dass der Lebensstandard des Weinbauern einer der höchsten der Region geworden ist, auch wenn der Besitz noch stark zerstückelt und die Mechanisierung, verglichen mit Deutschland, noch nicht so weit vorangetrieben ist. Obwohl die deutschen Rebgebiete umfangreicher sind (20 000 ha gegen 15 000 ha), mehr produzieren (1 bis 4 Mio. hl gegen 0,3 bis 1 Mio. hl) und viermal so viel exportieren, so scheint doch der elsässische Rebbau die Lösung zum Überleben gefunden zu haben, und dies sogar im Rahmen des Gemeinsamen Marktes.

Es ist merkwürdig, dass die freigewordenen landwirtschaftlichen Arbeitskräfte nicht stärker die industrielle Entwicklung beeinflusst haben; sie stellen heute einen grossen Teil der Grenzgänger nach der Bundesrepublik und der Nordwestschweiz dar.

23 Der Verkehr

Was wird in der neuen Wirtschaftsordnung aus der Verkehrsbedeutung des Elsasses? Das führt zu der Frage, wie die Verbindungen Rhein-Paris, also diejenigen, die zur Integration des Elsasses in die nationale Wirtschaft, zu seiner Einfügung in die französische zentralisierte Landesplanung führen, sich mit der grossen Nord-Süd-Achse des rheinischen Europas vertragen. Für das Elsass stellt sich die Frage unterschiedlich zu Basel, das gleichzeitig Rhein- und Meerhafen für die ganze Schweiz und Ausgangspunkt für den transalpinen Verkehr ist, und zur Bundesrepublik, die ein Bundesstaat ist und

in deren Wirtschaft der Rhein eine überragende Stellung einnimmt. Die heutigen politischen Verhältnisse haben dem Rhein jede militärische Bedeutung genommen, und seine Funktion als Zollgrenze verblasst angesichts des Gemeinsamen Marktes.

231 *Der Personenverkehr*

Die Personenbeförderung bleibt weiterhin überwiegend auf die Nord-Süd-Achse ausgerichtet: 71 % des Strassenverkehrs des Département Haut-Rhin vollzieht sich in diesem Sinne, 14 % zielen nach den Departementen jenseits der Vogesen und 15 % überqueren den Rhein. Die Leere («désert français») zwischen den Vogesen und Paris und der Verkehr gegen Südwesten (Belfort), also in der Verlängerung der Rheinachse zur Rhône, erklären das starke Überwiegen der Nord-Süd-Richtung. Man wird, ohne grosses Risiko, behaupten können, dass die in Bau begriffene Autobahn Strassburg-Basel zusätzlichen Transitverkehr aus den Benelux-Staaten und Grossbritannien anziehen wird, für welchen die deutsche Autobahn bis jetzt die einzige Schnellverbindung nach der Schweiz, Italien und Österreich war. Für das südliche Elsass ist jedoch die Autobahn Mulhouse-Belfort ebenso wichtig wie diejenige Strassburg-Basel.

Auch die Eisenbahnverbindungen unterstreichen die gleiche Nord-Süd-Tendenz, entsprechend der rechten Rheinseite, mit dem Unterschiede allerdings, dass dort viermal soviele Züge fahren als im Elsass. Nur in Strassburg, z. T. auch in Mülhausen, finden wir Verzweigungen nach Westen und Osten. Die Elektrifikation der Linie Mülhausen-Belfort-Paris über Dijon wird die Verbindung mit der deutschen Schweiz und Österreich begünstigen; die Bahnverbindungen mit Südwest-Frankreich und Spanien (Autozüge mit Liegewagen) können höchstens mit dem Tourismus noch zunehmen.

Hoffnungsvoll ist auch die Entwicklung des Flugplatzes Basel-Mülhausen

1952	26 000 Passagiere
1962	300 000 Passagiere
1967	600 000 Passagiere

Gewiss ist seine Bedeutung geringer als diejenige der grossen rheinischen Flugplätze (Frankfurt: 4 Mio., Amsterdam: 2 Mio., Zürich: 3 Mio.), aber auch grösser als desjenigen von Strassburg. Die komfortablen und schnellen TEE-Züge machen ihm erhebliche Konkurrenz; seine Entwicklung steht im Zusammenhang mit Industrie, Handel und Messen in Basel im besonderen, und mit dem schweizerischen Fremdenverkehr im allgemeinen. Sein für den Flugverkehr günstiges Mikroklima, die Sättigung von Kloten und die Neubauten, welche 1,5 Mio. Passagiere im Jahr bewältigen können, tragen zum Gelingen dieses grenzüberschreitenden regionalen Experimentes bei.



Abb. 8 Die Rheinbrücke zwischen Neu- und Alt-Breisach hat einen regen Personen- und Lastenverkehr zu bewältigen, der in zwei nahe beieinanderliegenden Zollabfertigungsstätten getätigkt wird. Ein Zeichen der neuen deutsch-französischen Zusammenarbeit!

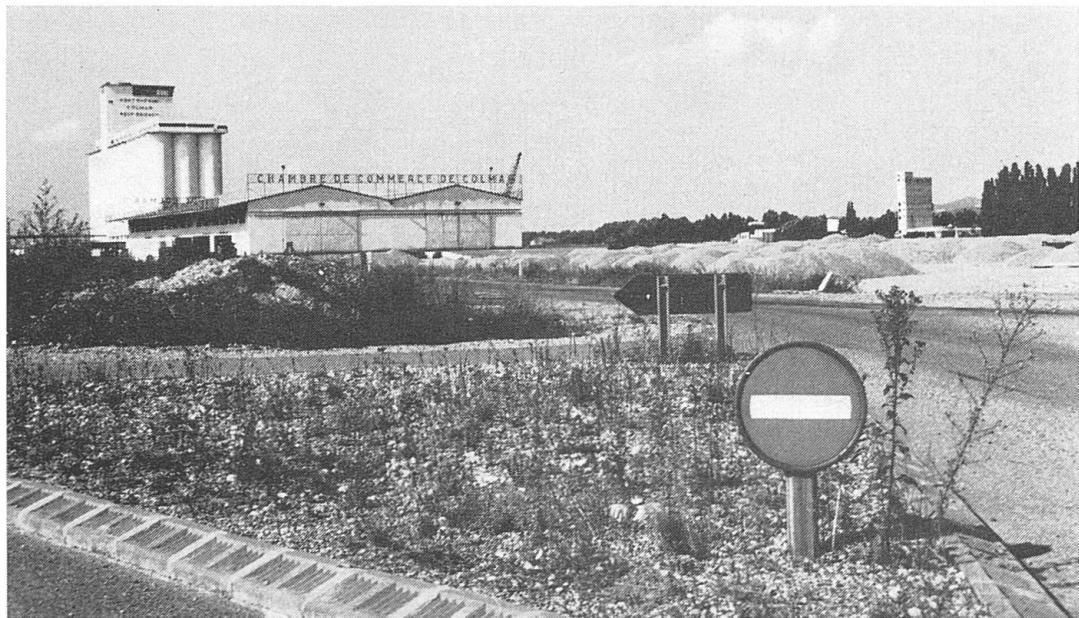


Abb. 9 Die Hafenanlagen der «Chambre de Commerce de Colmar» und diejenigen von Alt-Breisach stehen sich unterhalb des Kraftwerkes Vogelgrün gegenüber, beide in Ländern der EWG gelegen. (Alle Aufnahmen G. Bienz, August 1969.)

Zwei Tatsachen kennzeichnen den Flussverkehr und den Warenverkehr ganz allgemein im elsässischen Teil des Rheintalgrabens:

- einerseits das allmähliche Auslaufen der belebenden Flut des Rheinverkehrs flussaufwärts; der Grand Canal d'Alsace hat einen Verkehr von 10 Mio. t gegen 80 Mio. t an der deutsch-holländischen Grenze;
- andererseits der Mangel an Abzweigungen von Grossschiffahrtswegen. Die erste Tatsache hängt mit der Entfernung von den Impulszentren, von welchen der Verkehr ausgeht, zusammen: Nordseeküste, Ruhr. Dazu kommt der Unterschied zwischen den Ankünften und Abgängen der Häfen von Strassburg und Basel:

	Verkehr (1967)	Ankünfte	Abgänge
Basel	9 Mio. t	95 %	5 %
Strassburg	11,3 Mio. t	12 %	88 %

Basel exportiert mehrheitlich Stückgüter, Strassburg hingegen um 50 % Sand und Kies. Die Industriefrachten sind also in Strassburg sehr reduziert, was auch die jungen elsässischen Häfen kennzeichnet, indem Neu-Breisach, Ottmarsheim und Hüningen bis zu 60 bis 70 % Sand und Kies verfrachten. Sicher werden die am Rhein gelegenen Industrien («Rhône-Poulenc», «Rhénalu») mit der Zeit die Hafenanlagen vermehrt beanspruchen⁵, aber im gegenwärtigen Zeitpunkt hat einzig der Hafen von Strassburg ein wirkliches Hinterland, das sich auf einige französische Departemente und bis in die Saar erstreckt. Er versorgt den ganzen Osten des Landes mit Kohle und ersetzt den wegen der Kanalisierung der Mosel erlittenen Verlust durch die Ausfuhr von Erdölprodukten der nahen Raffinerien. Das Fehlen bedeutender Abzweigungen, wie es Neckar und Main oder das Kanalnetz Norddeutschlands und der Beneluxstaaten darstellen, verstärkt noch den Eindruck eines nach Süden abnehmenden Umschlages. Es stellt sich hier das Problem der Flussverbindung mit dem Mittelmeerraum, wofür drei Varianten denkbar sind:

- der Transhelvetische Kanal über die Aare und den Genfersee,
- die Verbindung der Mosel und der Saône, wodurch Lothringen mit Lyon und der Mittelmeerküste verbunden würde; und
- die Erweiterung des alten Rhein-Rhône-Kanals, welcher die Verbindung mit der Region von Montbéliard-Sochaux-Belfort vermittelt.

Für die beiden französischen Varianten gibt es keine Prioritäten; die drei Arme des Y werden gleichzeitig, aber nur langsam ausgebaut, und Mülhausen ist z. B. erst 1969 für Schiffe von 1350 t über den Rhein erreichbar geworden.

⁵ PEC-Rhin (Ottmarsheim) allein wird einen Umschlag von 1,2 Mio. t haben.

233 *Der Kapitalverkehr*

Der Kapitalfluss braucht keine Transportmittel, aber er spielt eine grosse Rolle in der umfassenden regionalen Entwicklung. Handel und Bankwesen sind längs des Rheines schon lange miteinander verbunden und haben zum Reichtum von Frankfurt und Basel beigetragen. Zwischen der ausserordentlichen Kapitalanhäufung in der Fluchtburg Schweiz und dem hochentwickelten deutschen Bankwesen ist das Elsass von heute durch den Mangel an grossen, selbständigen Banken gekennzeichnet; die letzte Entscheidungsgewalt ruht stets in Paris. Es gibt zwar eine elsässische Gesellschaft für wirtschaftliche Entwicklung («Société alsacienne de développement et d'expansion», S. A. D. E.), die sich zum Ziele gesetzt hat, die regionale Wirtschaftspolitik zu kräftigen. Daneben ist auch das Sparen im Elsass von erheblicher Bedeutung, nicht zuletzt dank eines ausgedehnten Netzes von Raiffeisen-Kassen («Caisses Mutuelles de Dépôts et de Prêts») auf dem Lande und sogar in der Stadt Mülhausen, wo ihnen 67 % der Sparguthaben anvertraut sind. Die gesparten Gelder übertreffen die angelegten; ihr Wirkungsvermögen, mit einem gewissen Grad von Regionalisierung und Entscheidungsfreiheit verbunden, könnte gleichermassen befruchtend wirken. Das Elsass besitzt also Kapitalien. Zieht es auch welche an? Der amerikanische Einfluss, der im rheinischen Gebiet des Gemeinsamen Marktes stark ist, hat bekanntlich im Elsass zur Niederlassung der «General Motors» in Strassburg und der Kugellagerfabrik «Timken» in Colmar geführt. Deutsche Kapitalien sind zu 42 % an der Schaffung neuer Arbeitsplätze im Département Bas-Rhin beteiligt, deutsche und schweizerische zu 29 % im Département Haut-Rhin. Wenn wir noch die Tatsache hinzufügen, dass nur 13 % der Arbeitsplätze, die seit 1956 geschaffen wurden, von schon bestehenden Unternehmen angeboten wurden, so kann man ohne grosse Mühe daraus schliessen, dass es vor allem ausserregionale, ja sogar ausländische Kapitalien sind, welche die neuere industrielle Tätigkeit bestimmen. Das Eindringen schweizerischen Kapitals im Sundgau und in der Dreiländerecke (St-Louis-Hüningen) ist bedeutend und hält an. Wenn man die 13 000 Grenzgänger und die bis 1975 zu schaffenden 24 000 Arbeitsplätze in Rechnung stellt, so sieht man nicht gut, wie eine mehr oder weniger nationalistische Haltung der französischen Regierung sich gegen fremde Gelder wehren kann, die allein imstande sind, Arbeit zu schaffen. In PEC-Rhin (Ottmarsheim) sind tatsächlich französische und deutsche Gelder assoziiert (Winterhall-BASF).

24 *Die Organisation der Region*

Das Elsass schien in der vorindustriellen Zeit eine harmonische Struktur zu haben; Städte und Flecken reihten sich im Rebgelände am Fusse der Vogen, Mülhausens Industrie strahlte in die südlichen Vogesentäler aus und die

Vorherrschaft der Metropole Strassburg war unbestritten. Aber seit einem Jahrhundert unterscheidet sich die elsässische Entwicklung von derjenigen der übrigen Rheinländer. Eine ausgeprägte Landflucht liess die Bauerndörfer in der Ebene und im Gebirge 20 bis 30% ihrer Bevölkerung verlieren, während in anderen Landschaften die Stadtbevölkerung selbst ohne solche ausgeprägte Landflucht zunahm. Die Verstädterung nahm jedoch nicht die Formen wie an der Ruhr, um Frankfurt oder um Basel an. Gering war die Zahl der Fabriken, die sich in elsässischen Dörfern ansiedelten, gering auch der Grad der Verstädterung und die Zahl der Arbeiterbauern in den Dörfern, wenn man daneben Baden, die Pfalz, die Saar oder die Nordwestschweiz hält. Strassburg, das vom 15. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts zu den grossen Rheinstädten wie Köln, Frankfurt oder Amsterdam zählte, geriet in der Zeit ihres jüngsten, ungestümen Wachstums ins Hintertreffen. Der industrielle Aufschwung von Mülhausen und derjenige des Ruhrgebiets lassen sich überhaupt nicht vergleichen, und die Agglomerationen, wie sie von der Rhein-Scheldemündung bis nach Stuttgart hinauf gestreut sind, suchen wir im Elsass vergeblich.

Trotzdem bildet das Elsass eine Region mit einem Mittelpunkt: Die glänzende Vergangenheit, die Rolle und die Ausstrahlung seiner Universität, die Bedeutung, welche die europäischen Organisationen ihm geben, sein Stadtbild, der Hafen, die Bedeutung im Eisenbahnnetz, der Umfang der Agglomeration (330 000 Einwohner) all das kennzeichnet Strassburg als unbestrittene Metropole. Gewiss fehlt ihm die Ausstrahlung um 360 Grad wie bei den übrigen Rheinstädten, die nicht durch eine Grenze vor ihren Toren beschränkt sind, was einen geringeren wirtschaftlichen und bevölkerungsmässigen Aufschwung teilweise erklärt. Ohne in der Mitte zu liegen, steht Strassburg doch an der Spitze der Städtehierarchie des Unterelsasses, die um Zabern und Schlettstadt gegliedert ist. Nimmt sein Einfluss gegen das südliche Elsass hin ab? Dort rivalisieren Colmar und Mülhausen miteinander, haben aber ihrerseits beschränkte Einzugsgebiete, was wiederum die Bedeutung von Strassburg für das gesamte Elsass verstärkt. Entzieht sich vielleicht der südlichste Teil dem Einfluss von Strassburg zugunsten von Basel? Es ist sicher, dass diese räumlich und politisch zwischen dem Jura und den beiden Grenzen eingewängte Stadt auf die badischen und elsässischen Vororte übergreift, nicht zuletzt weil sie Tausenden von Elsässern geschätzte Arbeitsplätze bietet. Basels Einfluss wird zwar durch Zürich eingeschränkt, aber die Macht seiner Industrien und Banken, die Verbindung zwischen Forschung und Wirtschaft im Rahmen seiner Universität und sein geistiges und künstlerisches Erbe, das mehr europäisch als spezifisch schweizerisch ist, erhalten ihm eine bedeutende Stellung unter den rheinischen Städten. Sind die Schwächen von Basel nicht ein Glück für das Elsass? Und müssen die Trümpfe Basels (Arbeitsmöglichkeiten, Kapitalien) nicht diesem Umstande Rechnung tragen? Daher kam neulich der Gedanke, das Misstrauen und den Minderwertigkeitskomplex von Mülhausen, sowie die ungeordnete, einseitig baslerische Durchdringung des südlichen Elsasses

durch eine Zusammenarbeit von Basel mit dem Elsass und mit Südbaden zu ersetzen, was eine glückliche Ausweitung jener Lösung wäre, die zum Bau des Flughafens führte. Hat Mülhausen, im Vergleich zu Basel, kein Gewicht? Wer kann sich dem Gedanken verschliessen, dass Mülhausen, angelehnt an das Kultur- und Universitätszentrum Strassburg, wo auch die die Region betreffenden Entscheidungen getroffen werden könnten, sich zu einem Treffpunkt entwickelte, der nicht umstritten ist, jedoch zur Verbindung und zum gegenseitigen Verständnis beiträgt? Die allmähliche Verlagerung der Metallindustrie an den Rhein, eine stärkere Verbindung der Elsässer Pforte (Belfort-Montbéliard) mit der rheinischen Expansion, eine vernünftig gewertete und ausgenützte Zweisprachigkeit, stärker entwickelte kulturelle und berufsbildende Einrichtungen — all das würde dazu beitragen, aus Mülhausen eine Leben ausstrahlende Stadt zu machen, wie sie es schon einmal zu Beginn ihrer industriellen Entwicklung war, als ihre Waren und Spezialitäten, aber auch ihre Fachleute in die ganze Welt gingen. So verstanden, könnte die psychologische Hypothek, welche den Regio-Gedanken belastet, verschwinden. Die Einheit des Elsasses würde nicht angetastet; es würde nur durch Kontakte befruchtet und, von der Gefahr der Isolierung befreit, könnte es in der rheinischen Schicksalsgemeinschaft einen Schritt vorwärts machen, einen Schritt im Rahmen Frankreichs, aber in europäischer Sicht. Wir können wohl sagen, dass das Elsass, mehr als irgend eine andere Region, Glück und Unglück im rheinischen Schicksal erlebt hat.

Nach der kulturellen Rolle im Mittelalter und der politischen in der neueren Zeit hat der Rhein nun ein wirtschaftliches Gewicht gewonnen. Von Menschenhand auch in seinem Oberlauf gebändigt, seines Mythos als natürliche Grenze oder militärisches Bollwerk entkleidet, ist er wieder imstande, eine alles befruchtende Lebensader zu werden. Viele Hindernisse sind verschwunden oder sind im Begriffe zu verschwinden: die trügerische Vorstellung vom Wohlbefinden, die Feindseligkeit gegenüber der Zweisprachigkeit, die zu starke Abhängigkeit von in Paris gefällten Entscheidungen, das deprimierende Gefühl eines ohnmächtig erlittenen Schicksals. Die neuen Aussichten sollten den allgemeinen Willen der elsässischen Bevölkerung stärken, ihre Geschicke tatkräftig an die Hand zu nehmen und falsche Vorstellungen ihrer selbst über Bord zu werfen. Dies alles vorausgesetzt, könnte eine neue Seite oberrheinischer Geschichte geschrieben werden.

(Deutsche Fassung: *Georg Bienz*)

L'ALSACE DANS LE CADRE DE L'EUROPE RHÉNANE (Résumé)

L'Alsace est un morceau spécifique de terre rhénane et qui, malgré le caractère long-temps hostile du fleuve, a été même de bonne heure une terre attractive par les ressources complémentaires de son sol, les virtualités de circulation et de débouchées vers le Sud (cols transalpins, Porte d'Alsace). Les périodes de haute civilisation coïncidaient avec l'absence de frontière hermétique sur le Rhin; les vicissitudes politiques des dernières 100 années n'ont guère favorisé l'expansion économique et l'Alsace a été peu à peu distancée par les grands foyers d'industrie, de circulation, de commerce rhénans.

Il en résulte qu'aujourd'hui la situation est caractérisée par une certaine faiblesse démographique, une agriculture en pleine reconversion (réussie dans le vignoble), un dynamisme industriel modeste et peu spontané, des échanges rhénans encore réduits, une certaine emprise des régions voisines (13 000 frontaliers, travaillant en Allemagne et en Suisse, attraction de la main-d'œuvre vers Sochaux, pénétration de capitaux étrangers, rayonnements limités de Strasbourg et de Mulhouse). Et cependant les atouts existent: disponibilités en énergie, en eaux, en espaces, en sels, en capitaux, en main-d'œuvre valable, rayonnement culturel et universitaire de Strasbourg, avantages du bilinguisme. On attend beaucoup de la perméabilisation progressive des frontières et de la régionalisation.

Bibliographie (ouvrages récents):

- Atlas du NW de la Suisse, du S de l'Alsace et du S de la Forêt-Noire. 1967. Bâle-Stuttgart.
Atlas de l'Est (nouvelle éd. de l'Atlas de la France de l'Est) à paraître.
Etienne Juillard (1963): L'Alsace, le Sol, la Terre, les Hommes, Istra Strasbourg
Etienne Juillard (1968): Problèmes alsaciens vus par un géographe. Publications de la Faculté des Lettres de l'Université de Strasbourg.
Etienne Juillard (1968): L'Europe rhénane. A. Colin Paris
François Reitel (1966): Les Régions de la France de l'Est et leur environnement géographique. Coopérative de Presse Raiffeisen (COPRUR), Istra Strasbourg