

Zeitschrift: Der Schweizer Geograph: Zeitschrift des Vereins Schweizerischer Geographieleher, sowie der Geographischen Gesellschaften von Basel, Bern, St. Gallen und Zürich = Le géographe suisse

Herausgeber: Verein Schweizerischer Geographieleher

Band: 12 (1935)

Heft: 4

Artikel: Wirtschafts- und Schiffahrtförderung

Autor: Krucker, H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-14567>

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: 03.04.2026

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

Prozentuale Zunahme der Dichte seit 1888.

Tabelle V.

| 100-m-Stufe | 200er | 300er | 400er | unter — über 1000 |
|-------------|--------|---------|-------|----------------------|
| 67,8 | } 51 | } 49 | 59,1 | 34,3 |
| 40,0 | | | | |
| 46,0 | } 41,4 | } 21,4 | ..... | 10 |
| 27 | | | | |
| 19 | } 13,2 | } 3,4 | ..... | 13,1 |
| 7,7 | | | | |
| 4,5 | } 6,2 | } 19,4 | 6,1 | ..... |
| 7,7 | | | | |
| — 5,6 | } 2,2 | } 21,6 | 32,5 | ..... |
| 9,1 | | | | |
| 31,2 | } 25,0 | } 123,8 | 100 | ..... |
| 16,7 | | | | |
| 4,0 | } 24,4 | } 100 | ..... | ..... |
| 53,3 | | | | |
| 8,0 | } 57,6 | } 100 | ..... | ..... |
| 147,6 | | | | |
| 129,4 | } 100 | } 100 | ..... | ..... |
| — 25 | | | | |

Wirtschafts- und Schiffahrtsförderung.

Dr. H. Krucker.

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

(Schluss.)

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 Raffinierung 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 Rheinschiffahrt? 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 Rheinschiffahrt stehen. Aeltere Unternehmen der chemischen Branche, des Holzhandels, der Gas-erzeugung, des allgemeinen Warenkonsums usw. haben durch die Rheinschiffahrt nachweislich starken Auftrieb erhalten. Es wäre eine verdienstvolle Vergleichsarbeit, solchem Einzel- und Gesamtnutzen aus der Schiffahrt nachzugehen. Im schweizerischen Augst soll in Verbindung mit dem Wasserverkehr die Zellulosefabrikation wieder aufgenommen werden. Heute schon, nach anderthalb Jahren



Basel: Tor der Schiffahrt
zum Bodensee

Schiffsdienst nach bad. Rheinfelden, steht fest, dass sich die Aufnahme dieser Schiffahrt 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 Schiffahrt 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 Mittelrhone für eine Strecke von mindestens 300—400 km. Mit der Schiffahrt von Basel bis Laufenburg werden sich die Kosten für eine Tonne Schwergut 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 Schiffahrt 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 Rorschacher Ausstellung erinnert, welche zeigte, dass diese Firma 1929 ihre 136,000 Tonnen Schwergut hätte auf eine dorthin ausgebaute Schiffahrt 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 aneinandergereiht 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 unmittelbarem 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 Maschinen-

industrie und anderer technischer Berufe; f) Möglichkeit, die Kosten später durch allfällige Schiffahrtsabgaben 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 Säckingen 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 Schifffahrtsfreunde 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.

Gustav Nachtigal

Zu seinem 100. Geburtsjahr.

Von Dr. E. Schmid.

Gustav Nachtigal war einer jener grossen Forscher, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wesentlich zur Erschliessung Afrikas beitrugen. Obwohl sein Name hinter Stanley und Livingstone oft zurücktritt, so waren die kühnen Reisen Nachtigals für die Wissenschaft nicht weniger bedeutungsvoll als die der beiden Engländer. Im Gegensatz zu manch andern Forschern ist Nachtigal, trotz seiner grossen Erfolge, eine äusserst bescheidene und menschlich sehr sympathische Gestalt geblieben. Heute noch zählen die Reiseschilderungen dieses mutigen Forschers über Sahara und Sudan zu den besten und wahrsten Afrikabüchern.

Gustav Nachtigal wurde am 23. Februar 1834 in Eichstedt, nahe Stendal (nördlich von Magdeburg), als Sohn eines Pfarrers geboren. Nach Absolvierung seiner medizinischen Studien in Berlin, Halle, Würzburg und Greifswald amtierte Nachtigal als preussischer Militärarzt in Köln. Frühe schon neigten die Interessen des späteren Arztes zur Länderkunde hin, und als eine langwierige Erkrankung eintrat, nahm unser Offizier im Jahre 1862 Abschied von Truppe und