

Brotversorgung der Schweiz und Rheinschiffahrt

Autor(en): **Steiger, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **11 (1912-1913)**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-750609>

Nutzungsbedingungen

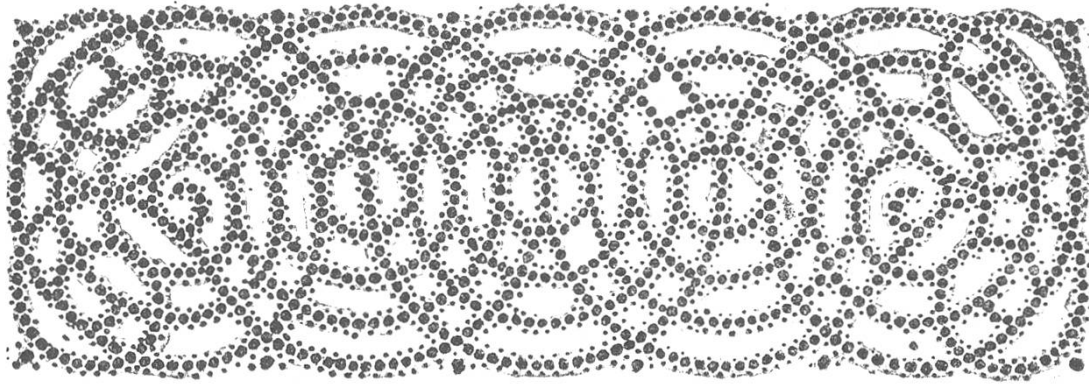
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



BROTVERSORGUNG DER SCHWEIZ UND RHEINSCHIFFFAHRT

In der letzten Zeit hat man viel von der Getreideversorgung der Schweiz für den Kriegsfall gesprochen. Der Bundesrat hat vermehrte Ankäufe von Getreide beschlossen, und man beschäftigt sich seit Jahren mit der Frage, wie die mit der Getreideversorgung eng zusammenhängende Getreidelagerung in der Schweiz dauernd gefördert werden könne. Dazu hat man um so mehr Anlass, als es in den letzten Jahren bei uns mit der Getreidelagerung eher schlimmer geworden ist.

Das geht klar aus den Angaben von Dr. *Jöhr* in seinem Buch „Die Volkswirtschaft der Schweiz im Kriegsfall“ (Kuhn und Schürch, Zürich 1912, 2. Auflage) hervor. Es heißt dort unter anderem:

Während in den Jahren 1904 bis 1907 die Lagerhausvorräte im Winter bis 9800 Wagen stiegen, um im Sommer bis auf ein Minimum von zirka 2500 Wagen zu fallen, überschreiten seit 1909 die maximalen Bestände nicht mehr 3500 bis 4450 Wagen und geht der Mindestbestand regelmäßig auf 1000—1200 Wagen zurück. Was das heißen will, wird einem klar, wenn man bedenkt, dass der Tagesbedarf der Zivilbevölkerung in Friedenszeiten auf etwa 174 Wagen berechnet wird. Ähnlich lassen sich Lagerhausvorräte an *Mehl* seit 1907 verfolgen: jedoch bieten die Zahlen weniger Interesse, weil die Vorräte sehr viel kleiner sind, meist zwischen 200 und 600 Wagen (nur 1910 stieg der Bestand vorübergehend über 900 Wagen an), und weil eine viel stärkere Quote davon ($\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$) in den genannten beiden deutschen Lagerhäusern zu liegen pflegt (Lindau, Friedrichshafen). Die Lagerhausbestände an Getreide und Mehl sind die einzigen, die statistisch erfasst werden können. Die Vorräte bei den *Müllern* sind je nach der Konjunktur starken Schwankungen unterworfen. Bei steigender Tendenz der Getreidepreise sind sie größer als bei fallender Tendenz. Eine fachmännische Schätzung nimmt an, dass durchschnittlich die Mühlen für etwa *drei Wochen Weizen* und für *zwei Wochen fertiges Mehl* auf Lager haben; die Vorräte

der Bäcker dürften für *eine weitere Woche* genügen. Das würde einen Durchschnittsvorrat von rund 7300 Wagen ergeben. In ganz ungünstigen Momenten wird sich diese Zahl sicher auf die Hälfte reduzieren. Das Bauernsekretariat berechnet die Weizen- und Mehlvorräte der Müller und Bäcker auf zirka 4500 Wagenladungen, gleich einem schwachen Monatsbedarf. Auch die Vorräte bei den Bauern unterliegen starken Schwankungen; doch sind diese durch die Jahreszeiten bedingt und von völlig regelmäßigem Verlauf. Man nimmt an, dass das einheimische Getreide (Weizen zirka 10000 Wagen) im September voll eingeheimst und etwa im Februar-März aufgezehrt ist.

Die schlimmste Zeit für die Brotversorgung des Landes ist somit der Sommer, wo außer den Vorräten bei Müllern und Bäckern nur die verschwindenden Bestände des Handels zur Verfügung stehen, alles in allem vielleicht 5000—7500 Wagen, die 1 bis 1½ Monate hinreichen. Ein umso bedenklicherer Zustand, als erfahrungsgemäß Kriege am ehesten im Sommer geführt werden. Am günstigsten ist die Lage für uns im Herbst, wenn die einheimische Ernte in den Scheuern liegt und die fremden Zufuhren in stärkerem Maße einsetzen. Dann dürften bei 25,000 Wagen Brotgetreide in der Schweiz lagern, die den Bedarf von fast 5 Monaten decken.

Es heißt auch, man sei deshalb nicht zu einem wohlgeplanten Vorgehen gekommen, weil man in der Bundesverwaltung immer noch Hoffnung habe, das *Getreidemonopol doch noch durchdrücken* zu können. Deshalb geschehe nichts Umfassendes in der Sache. Richtig ist, dass mit dem Monopol die Frage der vermehrten Getreidelagerung für ernste Zeiten leichter zu lösen wäre. Solange es aber andere Mittel gibt, die auch zum Ziel führen, braucht man das Monopol nicht. Dazu gehören nach Jöhr, abgesehen vom Getreidemonopol, folgende: 1. der Bund vermehrt seine Weizenvorräte so stark, dass sie auch den Bedarf der Bevölkerung während hinreichender Zeit decken; 2. der Bund veranlasst den Getreidehandel durch geeignete Mittel, ausreichende Vorräte in der Schweiz zu lagern; 3. der Bund fördert den Anbau und die Lagerung einheimischen Getreides.

Das erste kann der Bund nach Belieben tun. Weniger einfach sind die andern Mittel. Der Getreidebau lohnt sich bei den heutigen hohen Milchpreisen nicht mehr, da die Milchwirtschaft viel einträglicher ist; aber die Frage wäre zu prüfen, ob der Bund sich nicht ähnlich wie bei den Kartoffelankäufen für die Alkoholverwaltung in gewissem Umfang zu Getreidekäufen verpflichten könnte, auch wenn er mehr bezahlen muss als im internationalen Handel.

Das zunächstliegende Mittel ist, dass der Bund den *schweizerischen Getreidehandel veranlasst, ausreichende Vorräte in der Schweiz zu lagern*. Was hat das für einen Sinn, große Mengen

für die Schweiz bestimmtes Getreide in Mannheim, Straßburg und Kehl gelagert zu haben, wenn man heute schon dieses Getreide auf dem Wasserweg nach *Basel* befördern und zunächst dort einlagern könnte, insofern man nur die nötigen Einrichtungen treffen wollte? So viel wir wissen, herrscht auch in zuständigen militärischen Kreisen der Schweiz die Ansicht vor, dass die *Rheinschifffahrt mit allen Mitteln vom Bunde gefördert werden sollte*, um eine bessere Getreidelagerung im Innern der Schweiz herbeizuführen. Man sagt, die Hauptsache sei, dass das Getreide sich auf *schweizerischem* Boden, wenn auch an der Grenze, befinde, damit es beim Ausbruch eines Krieges im Ausland nicht plötzlich weggekapert oder beschlagnahmt werden könne.

Es ist im Nationalrat festgestellt worden, dass von den 60 000 Wagen, die ungefähr den Getreidebedarf der Schweiz ausmachen, 15 000 Wagen vom einheimischen Bodenertrag gedeckt und 45 000 Wagen eingeführt werden. Von diesem Quantum kommen *Dreiviertel den Rhein herauf*. Eine der ersten Maßregeln, die der gesunde Menschenverstand eingibt, wäre, *dass dieses an deutschen Plätzen lagernde Getreide bis an die schweizerische Grenze, zunächst nach Basel, geschafft würde*, wo die nötigen Getreidehäuser mit Zubehör erstellt werden müssten.

Es berührt sonderbar, wenn man die Umschlagsziffern der verschiedenen deutschen Rheinhafenplätze liest und sie mit Basel vergleicht. Wir entnehmen den „Rheinquellen“ folgende Angaben:

Karlsruhe, neuer Hafen	1901	134 372	Tonnen
	1911	1 019 377	„
Worms „ „	1900	275 329	„
	1910	493 060	„
Straßburg	1901	570 087	„
	1910	1 201 205	„
Kehl	1901	53 485	„
	1910	328 652	„

Daneben nehmen sich die 71 200 Tonnen des Jahres 1912 von Basel noch immer sehr ärmlich aus.

Die deutschen Rheinhäfen haben große Opfer gebracht: Worms (48 000 Einwohner) hat bis 1905 über dreieinhalb Millionen Mark aufgewendet, Mannheim gegen sechs Millionen. Der Bund, und vor allem die Militärverwaltung haben ein großes Interesse an der Förderung der Schifffahrt bis Basel, besonders wegen der Getreideversorgung. Die „Rheinquellen“ bemerken dazu:

Basel ist die einzige Stadt am Oberrhein, welche sich mit einer offenen Rheinfront *ohne Lagerhäuser und Werfthallen* begnügt. Dass der Verkehr sich entsprechend den primitiven Einrichtungen, wie auch mangels einer Reederei nur innerhalb mäßiger Grenzen bewegt, kann nicht wunder nehmen. Von zirka 500 000 bis 600 000 Tonnen Ruhrkohlen, welche jährlich über die oberrheinischen Häfen nach der Schweiz gelangen, bewältigt heute Basel kaum 5⁰/₀, und von 200 000 Tonnen Getreide, welche ebenfalls via Oberrhein die Schweiz aufsuchen, nimmt der mangelnden Lagerhäuser halber kaum ein Doppelzentner den Weg über Basel. Ruhrkohlen und Getreide allein alimentierten jährlich einen Verkehr von 700 000 Tonnen. An Gütern herrschte somit kein Mangel.

Früher war es anders. Man erzählt, im Jahr 1670 hätten die Basler Seidenfabriken zum Rheintransport nach Frankfurt hunderte von Schiffen besessen. Heute sind die Verhältnisse anders geworden; die Teilnehmer an der Schifffahrt haben gewechselt und die großen Stappelartikel, vor allem Getreide, sollten bis nach Basel geführt und dort eingelagert werden.

* * *

Im Nationalrat hat in der Dezembertagung eine große Debatte anlässlich der Behandlung der Motion Balmer vom 19. Juni 1912 über die Brotversorgung des Landes für den Fall des Krieges stattgefunden, welche den Bundesrat einlud, Bericht und Antrag zu bringen, welche Maßnahmen für eine vermehrte Getreideversorgung der Schweiz zu ergreifen seien. Unterzeichnet war die Motion von den Nationalräten: Balmer, Alfred Frey, Hirter, Scherrer-Füllemann, Martin, Iselin, Moser, Piguet (Waadt), Ador, Jenny, Streng und Ed. Scherrer. Für die praktische Lösung der Frage ist bei dem Anlass allerdings nicht viel herausgekommen.

Immerhin kann folgendes festgestellt werden. Allseitig wurde zugegeben, dass die Frage der Brotversorgung im Kriegsfall durch die Einführung des Getreidemonopols in dieser oder jener Form eine durchgreifende Lösung erfahren *könne*, insofern man willens sei, die zahlreichen politischen, wirtschaftlichen und fiskalischen Unzukömmlichkeiten, die jedes Monopol, und das Getreidemonopol im besondern, in stärkerem oder schwächerem Maß mit sich bringt, in den Kauf zu nehmen. Es ist einleuchtend, dass der Monopolbetrieb den Bund in den Stand setzen würde, die Lagerung von Getreidevorräten im Innern des Landes so zu ordnen, wie er es für gut findet. Allgemein zugegeben wurde, dass das Monopol kein Mittel sei, billiges Brot zu schaffen.

Für die Frage der Lagerung im Inland besitzt das Monopol eine zweifellose Überlegenheit über die Mittel, die zur Lösung der Frage *außerhalb* des Monopols von Nationalrat Balmer und andern vorgeschlagen wurden, wie: *Freilagerung des Getreides, Bevorschussung desselben durch den Bund, Organisation eines richtigen Hafens für Getreide in Basel, Frachtreduktion nach Süden*, um gleichsam automatisch die vermehrte Einfuhr von Getreide von Genua und Marseille her zu erlangen, wodurch der Rheinweg und damit auch die fatale Lagerung des Getreides auf deutschem Boden in Mannheim, Straßburg, Kehl ausgeschaltet werden soll. Es wurde ferner vorgeschlagen: *Subventionierung des Getreidebaus, Erhebung von Getreidezöllen*, und vor allem, wenn es Not tut, *Einkäufe von Getreide durch den Bund*, wie sie diesen Herbst abgeschlossen worden sind.

Alle diese Mittel und Mittelchen werden für sich allein nicht den durchschlagenden Erfolg haben wie das Monopol, das den Einkauf, die Lagerung und den Verkauf des Getreides ohne weiteres in die Hände des Staates legte. Eine gewisse Besserung der Verhältnisse kann ja allerdings durch private Vorkehrungen erreicht werden.

Es ist denn auch nicht zu verwundern, dass die grundsätzlichen Anhänger des Monopolbetriebs nicht allein für Getreide, sondern auch für andere Lebensbedürfnisse, energisch zum Angriff schritten und das Getreidemonopol als die *alleinige* Lösung priesen. Es sei auch ohne weiteres zugegeben, dass sie in bezug auf eine wirkliche Lösung der Frage die bessere Stellung einnehmen als ihre Gegner, denen man vor allem vorwerfen konnte, dass sie nicht einig waren und dass jeder dasjenige Mittel in den Vordergrund schob, das seinen Interessen gerade am nächsten lag.

Man erhielt aber aus den Verhandlungen den Eindruck, dass alle die Mittel, um auf automatische Weise eine stärkere und konstantere Lagerung von Getreidevorräten in der Schweiz zu erzielen, uns ohne tiefgreifende *staatliche* Maßregeln nicht zum Ziele bringen würden. Wer weiß denn zum Beispiel, ob die Geldhilfen für unsern Getreidebau oder die Erhebung von Getreidezöllen die Erzeugung des heimischen Getreides wirklich fördern würden? Es kann sein, es kann aber auch nicht sein. Man bemüht sich z. B. seit Jahren durch staatliche Maßregeln wie: Geld-

hilfen, Ausstellungen, Preisverteilungen die *Zucht von einheimischem Schlachtvieh* mit der Absicht einer zweckmäßigeren Fleischversorgung zu fördern. Es ist wenig genug dabei herausgekommen. In einem nassen Jahr, wie letzten Sommer, wo alles Getreide verfault, da nützen alle Zölle und Geldhilfen nichts. Oder wenn der Bauer keine Arbeiter findet, die das Getreideland beackern wollen, was nützen ihm und uns die erwähnten staatlichen Vorteile?

Trotzdem sind wir der Ansicht, dass alles getan werden soll, um den *Getreidebau im Inland zu fördern*. Das Einfachste wäre man könnte den Bundesweizen ganz oder teilweise aus inländischem Getreide decken, auch wenn man mehr bezahlen müsste als auf dem internationalen Markt. Man würde nichts anderes tun, als was heute schon bei der Alkoholverwaltung geschieht, die laut Gesetz eine gewisse Menge von aus *inländischen* Kartoffeln erzeugtem Sprit kaufen *muss*, obschon sie auf dem Weltmarkt für viele Hunderttausende, je nach der Konjunktur, billiger einkaufen könnte. Unser Getreide hat aber zu viel Feuchtigkeit und ist deshalb nicht haltbar, oder es müsste denn künstlich getrocknet werden. Eine Förderung des einheimischen Getreidebaues in dieser Weise ist nicht unmöglich. Schon weniger natürlich ist die Zollerhöhung.

Nun die *Tariffrage*. Wer steht uns, wenn man die Tarife nach Italien noch soweit herabsetzt, dafür, dass Deutschland und Holland die Wasser- und Eisenbahnfrachten nicht sofort auch herabsetzen, damit das Getreide nach wie vor auf dem Wasserweg nach der Schweiz oder doch bis Mannheim und Straßburg geht? Der Wasserweg ist in seinen Ansätzen der Eisenbahn so bedeutend überlegen, dass er wahrscheinlich den Sieg davontragen wird. Folgende Angaben erhärten diese Behauptung:

Eine vergleichende Frachtberechnung (wobei die Rheinfracht mit Spesen vom Seeschiff in Rotterdam bis zur Bahn in Straßburg, welche im letzten Jahre zwischen 61 Rp. bis 1 Fr. auf 100 Kg. schwankten, nach heute geltenden Preise zu 66 Rp. angenommen ist) ergibt folgendes Resultat nach fachmännischen Angaben:

Station:	von Genua:	von Straßburg i. E.:	von Basel:
<i>Luzern:</i>			
Umschlag in Genua	25 Fr.	Rheinfracht 66 Fr.	108 Fr.
Bahnfracht	228 „	Bahnfracht 148 „	87 „
	<hr/> 253 Fr.	<hr/> 214 Fr.	<hr/> 195 Fr.

Station:	von Genua:	von Straßburg i. E.:	von Basel:
<i>Zug:</i>			
Umschlag in Genua	25 Fr.	Rheinfracht 66 Fr.	108 Fr.
Bahnfracht	220 „	Bahnfracht 151 „	76 „
	<hr/> 245 Fr.	<hr/> 217 Fr.	<hr/> 184 Fr. (204)
<i>Aarau:</i>			
Umschlag in Genua	25 Fr.	Rheinfracht 66 Fr.	108 Fr.
Bahnfracht	239 „	Bahnfracht 114 „	53 „
	<hr/> 264 Fr.	<hr/> 180 Fr.	<hr/> 161 Fr.
<i>Zürich:</i>			
Umschlag in Genua	25 Fr.	Rheinfracht 66 Fr.	108 Fr.
Bahnfracht	235 „	Bahnfracht 128 „	66 „
	<hr/> 260 Fr.	<hr/> 194 Fr.	<hr/> 174 Fr. (190)
<i>St. Gallen:</i>			
Umschlag in Genua	25 Fr.	Rheinfracht 66 Fr.	108 Fr.
Bahnfracht	253 „	Bahnfracht 126 „	64 „
	<hr/> 278 Fr.	<hr/> 192 Fr.	<hr/> 172 Fr. (233)
<i>Basel:</i>			
Umschlag in Genua	25 Fr.	Rheinfracht 66 Fr.	108 Fr.
Bahnfracht	170 „	Bahnfracht 72 „	
	<hr/> 195 Fr.	<hr/> 138 Fr.	
<i>Bern:</i>			
Umschlag in Genua	25 Fr.	Rheinfracht 66 Fr.	108 Fr.
Bahnfracht	171 „	Bahnfracht 149 „	68 „
	<hr/> 196 Fr.	<hr/> 215 Fr.	<hr/> 176 Fr. (203)
<i>Glarus:</i>			
Umschlag in Genua	25 Fr.	Rheinfracht 66 Fr.	108 Fr.
Bahnfracht	245 „	Bahnfracht 175 „	113 „
	<hr/> 270 Fr.	<hr/> 241 Fr.	<hr/> 221 Fr. (231)

Die Ziffern in Klammern sind die Frachtsätze, die entstehen, wenn die Bundesbahnen für die Bahnfracht ab Basel die gewöhnlichen internen Gütertarife weiter anwenden, statt, wie zu erwarten ist, die beim Verkehr Straßburg-Schweiz von ihnen angewendeten *Transittarife*. Deren Anwendung gehört zu den notwendigen Voraussetzungen, wenn der Ausbau der Rheinschiffahrt der Schweiz den Vorteil bringen soll, der möglich ist.

Die Überlegenheit des nördlichen Wasserweges für Getreide geht aus all dem durchaus einleuchtend hervor. Die Ziffern zeigen, welche Vorteile dem schweizerischen Import und Export beim Ausbau der Schiffahrt bis Basel erwachsen könnten.

Dies gilt auch für den Fall, dass die Rheinfracht wieder steigen sollte, was wohl möglich ist, wenn die in die Brüche gegangene Frachtkonvention der Schiffahrer wieder hergestellt werden sollte.

Die Überlegenheit des nördlichen Weges wird noch verstärkt, je länger die Hafenverhältnisse in Genua als ungenügend bezeichnet werden müssen, was hoffentlich nicht von Dauer ist.

Die Vorteile des nördlichen Wasserweges für einen großen Teil der Schweiz werden unstreitig noch erhöht, wenn er später über Schaffhausen nach *Konstanz-Rorschach* weiter geführt wird.

* * *

Der Bundesrat scheint nach der Rede Mottas im Nationalrat einstweilen das Bestreben zu haben, mit allen Mitteln den Getreideimport *über Genua und Marseille* zu fördern. Er hat ja auch eine Spezialkommission nach Italien und Frankreich gesandt, die guten Erfolg hatte. Nun sollen noch die Bundesbahnen entgegenkommen und die Frachten herabsetzen. Ob sie aber den Rheinweg dauernd werden unterbieten können, ist sehr die Frage. Auf alle Fälle ist dies nicht möglich für die immer größeren Mengen von Getreide, die aus *Argentinien* und *Kanada* kommen. Auch für russisches und rumänisches Getreide kann der nördliche Weg nicht so leicht ausgeschaltet werden, wie aus obigen Angaben hervorgeht. Man darf wohl annehmen, dass sich auch der Bundesrat der Einsicht nicht verschließen wird, dass die Förderung der nördlichen Wasserzufahrt mindestens so große Bedeutung besitzt, wie die berechtigte Stärkung der südlichen Wege.

Die Bundesbahnen haben nicht ganz ohne Grund in bezug auf die Frachternmäßigung eine gewisse Zurückhaltung an den Tag gelegt, da sie behaupten, es sei nicht sicher, dass der Nutzeffekt wirklich auch erzielt werde, das heißt, dass wirklich infolge der Ermäßigung auch mehr Getreide vom Süden her eingeführt werde. Sie sagen, sie wollen nicht ohne Not einen Tarifkrieg mit den deutschen Verkehrsanstalten ins Werk setzen.

* * *

Aber auch die Verbesserung der Rheinschiffahrt bis Basel oder die Förderung der Lagerung an andern Orten genügt nicht, wenn nicht ein *staatlicher Zwang für die Lagerung innerhalb der Schweiz ausgeübt werden kann*. Dieser ist natürlich nur dann berechtigt, wenn für diese Lagerung Vorteile eingeräumt werden, die es dem Getreidehändler oder dem Müller ermöglichen, sie

vorzunehmen und doch sein Geschäft richtig zu betreiben. Dazu gehört nicht nur die von den Bundesbahnen bereits gewährte *Gratislagerung*, sondern die von Nationalrat Hirter erwähnte *Bevorschussung des Getreides* durch Bund oder Nationalbank, damit auch kleinere Getreidehändler oder größere Müller die aufgestellten Bedingungen erfüllen können. Es gehört ferner dazu die Möglichkeit, dass die *Weiterfracht vom Lagerhaus* nach den verschiedenen Orten der Schweiz zu *demselben* Preis vollzogen werden kann, wie wenn das Getreide in Mannheim oder Straßburg gelagert hätte und von dort mit dem internationalen Tarif nach dem Bestimmungsort gelangt wäre. Diese Sicherheit zu schaffen, kostet viel Geld, dessen Ausgabe nicht zu vermeiden wäre.

Es ist möglich, dass die Frage *ohne eine Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit nicht lösbar* ist, und dass die Mittel, die im Nationalrat außerhalb des Monopols vorgeschlagen wurden, nicht ausreichend sind. Unter allen Umständen ist die Frage der Brotversorgung außerhalb des Monopols lösbar, *wenn die Ausübung des Getreidehandels an bestimmte Bedingungen für Lagerung im Inland gebunden wird*, wie dies Nationalrat Alfred Frey so viel wir wissen schon im Verwaltungsrat der Bundesbahnen vorgeschlagen hat. Tut man dies nicht, so werden immer wieder Marktlagen vorkommen, die es dem Getreidehändler trotz aller Vergünstigungen vorteilhafter erscheinen lassen, das Getreide *außerhalb* der Schweiz zu lagern. Der Getreidehändler ist in erster Linie *Kaufmann*, und man kann ihm nicht zumuten, bei seinen Unternehmungen die Landesinteressen vor allem im Auge zu behalten.

Der *Getreidehändler* findet seinen Vorteil dabei, möglichst frei über das Getreide verfügen zu können. Das kann er in geringerem Maß, wenn er es nur noch in der *Schweiz* verkaufen kann, während ihm an den deutschen Stoppelplätzen auch der ganze deutsche Markt offen steht. Für den *Müller* verhält sich die Sache etwas anders. Er ist geradezu darauf angewiesen, dass *möglichst viel* Getreide in der Schweiz gelagert und damit ein starkes Angebot von Getreide für den schweizerischen Markt geschaffen wird.

Die Interessen der Müller und der Getreidehändler sind also in der vorliegenden Frage nicht ganz dieselben. Es wird immer

Geschäftslagen geben, wo der Getreidehändler trotz allen internen Vorteilen sein Getreide mit mehr Vorteil im Ausland belässt, wenn er nicht durch bestimmte staatliche Bedingungen genötigt wird, eine gewisse Menge im Inland zu lagern.

Will man eine derartige staatliche Reglementierung nicht, die das einfachste Mittel zur Lösung in Verbindung mit den andern angegebenen Mitteln darstellt, bleibt nichts anderes übrig, als dass der Bund sich die Befugnis geben lässt, den Getreidehandel *neben* den Privaten auszuüben, damit er selbst jederzeit für Deckung des Fehlbetrages sorgen kann, der im Lagerbestand des Inlandes festzustellen wäre. Es sind im Nationalrat Andeutungen gemacht worden, der Bund sollte sich mit großen Verbänden, wie dem Verband der Konsumvereine in Verbindung setzen und die Frage mit ihnen gemeinschaftlich lösen.

Um ganz einschneidende staatliche Maßregeln kommt man gar nicht herum, ob man sich nun für oder gegen das Monopol entscheide. Und diese Maßregeln werden alle viel Geld kosten. So gut man für die Kriegsbereitschaft eines Landes jedes Jahr über 40 Millionen ausgibt, so gut darf man auch für die *Brotversorgung* die Summen aussetzen, die nötig sind. Sie gehört so sehr zur Kriegsbereitschaft wie richtige Geschütze und zweckmäßige Ausbildung der Soldaten. Was die Erfolge einer *hungrigen* Armee sind, hat der Krieg im Balkan zur Genüge gezeigt.

Weder die Getreidehändler noch die Bundesbahnen sind berufen, die Getreide- und Brotversorgung *allein* zu lösen. Sie können, wenn man das nur schwer zu umgehende Monopol nicht will, bloß zur Lösung mithelfen, wenn die staatlichen Maßregeln in vernünftiger Weise eingeleitet sind. Gegenüber den jetzigen Übelständen ist allerdings das Monopol immer noch das kleinere Übel; aber es ist kein Grund vorhanden, warum das Monopol — „Brotvogt“ wurde es genannt — dessen politische Gefahren Bundesrat Motta mit beredtem Mund im Nationalrat geschildert hat, nicht umgangen werden soll. Man kann den selben Zweck erreichen, sobald der Staat zu den nötigen Opfern und zu den unumgänglichen erwähnten Maßregeln entschlossen ist.

Zu diesen Maßregeln gehört ohne Zweifel in erster Linie ein richtig arbeitendes *Getreideeinkaufsamtsamt in Bern*, das von *Fachleuten* geleitet wird, und nicht von beliebigen Offizieren, die neben

Getreide noch hundert andere Artikel, Schuhe, Reitzeug, Kleider, Stoffe usw. einkaufen müssen, und die mangels richtiger Fachkenntnis zu sehr von mehr oder weniger eigennützigem fachmännischen Ratgebern abhängig sind. Auch was man über die Art der Beschaffung und das System der Beratung bei den letzten 1500 Wagen alles hörte, klang nicht erbaulich.

Das ganze System der Beschaffung des Bundesweizens ist mit Recht schon längst und jetzt wieder getadelt worden. Es ist eine Ungehörigkeit, dass kein richtiges Submissionssystem herrscht wie in andern Ländern, wo die Offerten zum Teil verschlossen ohne Bezeichnung des Verkäufers eingegeben werden und wo *unparteiisch* vorgegangen wird.

Es wäre ein großes Verdienst der schweizerischen Militärverwaltung, die Frage der vermehrten Getreidelagerung aus der bisherigen allzu bürokratischen und politischen Behandlung herauszuheben und unter vermehrtem Zuzug von Fachleuten die wichtige Frage einer großzügigeren Lösung entgegenzuführen, als es bis jetzt der Fall gewesen ist. Dazu gehört unter anderm, dass der Bund dem Ausbau der Rheinschiffahrt zunächst bis Basel vermehrte Beachtung schenkt. Er ist darauf für die Getreideversorgung von Volk und Armee in kritischen Zeiten in höchstem Maße angewiesen. Das schließt keineswegs aus, dass die für russisches und rumänisches Getreide natürlichen Zufahrtstraßen über Genua und Marseille durch eine angemessene Ermäßigung der Frachten gefördert werden. Aber sinnlos wäre es, einen eigentlichen Tarifkrieg mit dem nördlichen Rheinweg heraufzubeschwören, der *billigsten und wichtigsten Zufahrtstraße, die die Natur der Schweiz zur Verfügung gestellt hat*. Es würde ja gerade der Ausbau der Rheinstraße Straßburg-Basel zum großen Schaden der Schweiz erschwert oder unterbunden, wenn man um *jeden* Preis durch unsinnige Frachtermäßigungen nach dem Süden die Schifffahrt dauernd uneinträglich zu machen suchte. Eine verkehrtere Politik für die Schweiz kann man sich kaum mehr denken.

Es handelt sich überhaupt nicht bloß um Getreide. Der größte Teil des schweizerischen Imports und Exports vollzieht sich über die *nördlichen* Zufahrtstraßen, von denen die wichtigste und billigste, der Rheinweg bis Basel, von der Schweiz noch gar nicht ausgenützt worden ist.

Auch die Bundesbahnen scheinen sich dieser Einsicht nicht zu verschließen. Sie stehen dem Ausbau der Schifffahrt bis Basel durchaus wohlwollend gegenüber. Es werden gegenwärtig Studien für die Erweiterung des Rangier- und Güterbahnhofs nach der Richtung von Muttenz und Pratteln hin gemacht. Damit hat sich ganz von selbst die Idee eines *Bundesrheinhafens* auf der linken Seite des Rheins bei Birsfelden aufgedrängt. Dass die Basler Stadtinteressen mehr auf eine Hafenanlage auf der rechten Seite des Rheins bei Kleinbasel hin neigen, wird zwar nicht bestritten. Aber ebenso sicher ist, dass das spezifisch *schweizerische* Interesse für einen schweizerischen Bundeshafen eher nach Birsfelden hingeht; aus eisenbahnpolitischen und militärischen Gründen. Wie dieser Interessenkonflikt zu lösen sein wird, lässt sich heute noch gar nicht sagen. Die Förderung der Schifffahrt bis Basel hat durch die Frage der Brot- und Kohlenversorgung der Schweiz in letzter Zeit eine ganz besondere Aktualität erhalten, die weit über die Bedeutung einer bloßen Basler Platzfrage hinaus geht und die ohne kräftige Hilfe des *Bundes* nicht gelöst werden kann. Es kann keine Rede davon sein, dass die Bundesbahnen die Frage allein lösen können oder werden.

Es handelt sich auch hier nicht um eine Frage, die bloß den *Basler* Handel angeht, sondern die ganze schweizerische Industrie, vor allem der nördlich des Gotthards gelegenen Gegenden. Diese Erkenntnis scheint schon zu bestehen, sonst hätten sich nicht hauptsächlich *Zürcher* Geldgeber gewinnen lassen, um die *Basler* Rheinhafengesellschaft zu finanzieren und ihr mit Hilfe von deutschen Interessenten und den großen schweizerischen Banken vorzustehen, der Kreditanstalt und dem Bankverein. Basel ist sozusagen gar nicht beteiligt: „Der Prophet gilt nichts in seinem Vaterland“, wäre man fast versucht zu sagen, wenn man nicht wüsste, was für große Opfer der Kanton Baselstadt für die Installationen der Krahen usw. gebracht hat, die von der Rheinhafengesellschaft betrieben werden. Aber die Basler Kaufleute haben bis jetzt eine auffallende Zurückhaltung bewiesen.

Die Frage der Ausdehnung der Rheinschifffahrt in größerem Maßstab kann auch nicht von der Schweiz allein gelöst werden. Dazu ist die kräftige Mithilfe von deutschen Reedern unbedingt notwendig. Verhandlungen darüber scheinen im Gange zu sein.

Es sind heute begründete Hoffnungen vorhanden, dass starke Anstrengungen gemacht werden, die Schweiz durch den Ausbau der Rheinschiffahrt, durch eine geeignete Organisation der Reederei- und Hafenverhältnisse nicht nur einer besseren Getreideversorgung entgegenzuführen, sondern auch eine Verbilligung der Ein- und Ausfuhrfrachten wenigstens für Massenartikel und schwere Ware zu bewirken.

* * *

Wie der Bundesrat sich die Lösung der Getreidefrage denkt und wie er sich zum Ausbau der Rheinschiffahrt verhält, weiß man nicht. Herr *Motta* hat in seinen Mitteilungen im Nationalrat dem Entscheid des Bundesrates in nichts vorgegriffen. Über die Rheinschiffahrt hat er ganz geschwiegen und nur die an sich berechnete Förderung der südlichen Zufahrten betont. Er hat die Motion Balmer entgegengenommen und im Namen des Bundesrates Bericht und Antrag versprochen. Immerhin darf man auch nach den Mitteilungen von *Motta* annehmen, dass die Stimmung im Bundesrat der Monopollösung nicht besonders günstig ist. Deren Förderer, Bundesrat *Deucher*, lebt nicht mehr. Aber darüber wird sich der Bundesrat auch klar sein, dass mit bloßen Notbehelfsmaßnahmen nicht aufzukommen ist und dass er auf sehr einschneidende und auf kostspielige Maßregeln sinnen muss, wenn er das Getreidemonopol auf die Dauer ausschalten will.

Der Bundesrat hat viel nachzuholen. Es ist in den letzten zehn Jahren viel vernachlässigt worden. In der Getreidefrage hatte einzig der Mehlzollkonflikt den Bundesrat, aber auch nur vorübergehend, aus dem beschaulichen Dasein aufgeweckt. Sobald dem Konflikt die Spitze gebrochen war, blieb alles beim Alten. Das Verhalten des Bundesrates in letzter Zeit in dieser und andern Fragen lässt immerhin darauf hoffen, dass die Erneuerung dieser Behörde nicht nur in der Frage der Brotversorgung die erwarteten Früchte tragen wird, sondern auch in der damit enge zusammenhängenden Frage des Ausbaus der Rheinschiffahrt bis Basel und darüber hinaus, die dem wirtschaftlichen Leben der Schweiz im allgemeinen zugute kommen wird.

BERN

J. STEIGER

□ □ □