

Wirtschafts- und Schifffahrtförderung

Autor(en): **Krucker, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **(Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse**

Band (Jahr): **12 (1935)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-14561>

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.

DER SCHWEIZER GEOGRAPH LE GÉOGRAPHE SUISSE

ZEITSCHRIFT DES VEREINS SCHWEIZ. GEOGRAPHIE-LEHRER
SOWIE DER GEOGRAPHISCHEN GESELLSCHAFTEN VON BERN,
BASEL, ST. GALLEN UND ZÜRICH

REDAKTION: PROF. DR. FRITZ NUSSBAUM, ZOLLIKOFEN B. BERN

VERLAG: KÜMMERLY & FREY, GEOGRAPHISCHER KARTENVERLAG, BERN
ABONNEMENT, JÄHRLICH 6 HEFTE, FR. 5.—

Wirtschafts- und Schiffahrtsförderung.

Dr. H. Krucker.

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

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

I.

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

entfallende detaillierte Strom- und Ufervermessung, verbunden mit geologischen Abklärungen.

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

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

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

II.

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

1. Das grosse Schlagwort gegen die Schiffahrt ist die befürchtete *Konkurrenzierung der Bahn*. Offenes Geheimnis ist es, dass sich die Bundesbahnen ihrerseits von jeher auf den Standpunkt stellten, es könne ihnen die Schiffahrt bis Basel recht und von Nutzen sein; aber eine Fortsetzung darüber hinaus bedeute für sie nur Konkurrenz und sei als solche zu behandeln. Aber auch in der Oeffentlichkeit, wo man der Schiffahrtsfrage im allgemeinen zuzustimmen gewillt ist, stösst man auf Bedenken, der Schiffahrt ausgerechnet in einem Momente besondere Förderung angedeihen zu lassen, in welchem die Bahnen ohnedies grosse Verkehrseinbusse erleiden und wo sie mit

Hundertern von Millionen Franken saniert werden müssen. Der Weiterausbau der Schifffahrt wird damit zu einer Frage des Renditestandes und des Wohlergehens der Bahnen gemacht. Demgegenüber haben wir folgendes festzustellen:

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

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

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

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

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

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

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

Die Schifffahrt Basel—Bodensee greift nicht ins Landesinnere hinein; im Hinblick auf die SBB hat man es nur mit einer Rand-

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

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

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

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

die den allgemeinen Verkehrsstand auch zugunsten der Bahnen zu heben vermochte.

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

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

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

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

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

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

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

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

(Forts. folgt.)

Beobachtungen über Völkertypen in Südindien.

Dr. J. J. Jenny.

Vorliegende Notiz ist nicht das Ergebnis eingehender anthropologischer Untersuchungen, sondern will nur einige Eindrücke über Völkertypen in der südindischen Bevölkerung wiedergeben, so wie sie sich dem Beobachter bei einer Durchreise aufdrängen.

Indien erscheint zunächst dank der hinduistischen Kultur als wohlumrissenes, einheitliches Land. Es ist es aber gar nicht, wenn man es vom sprachlichen oder rassekundlichen Standpunkt aus betrachtet. Bekanntlich entstand die heutige Bevölkerung Indiens, insbesondere des Nordens, durch die Vermischung eines von Nordwesten aus der Kaschmirecks hereinbrechenden hellhäutigen Volkes mit einer dunkleren Rasse, die man gemeinhin als Dravidas bezeichnet. Ob dieser ortsansässige Volksstamm wirklich einheitlich war, wird schon lange in Frage gestellt. Denn hie und da tauchen in der heutigen Einwohnerschaft Südindiens Typen auf, deren Gesichtsbildungen auf Verwandtschaft mit verschiedenen, weit entfernten Rassen auf andern Kontinenten hinweisen, wie Australien oder Südamerika.

Beispielsweise fielen mir an der Malabarküste vor allem Leute auf, deren tiefer Nasensattel, verbunden mit den breiten Nasenflügeln, sowie deren ganzer Habitus stark an die ausgestorbenen Tasmanier erinnern. Diese Tatsache ist in anthropologischen Kreisen bereits bekannt, allein nicht die ganze dravidische Gruppe lässt sich mit Tasmanien in Verbindung bringen.

So finden sich in der ursprünglichen Bevölkerung des Dekkan noch weitere Elemente vor, die vollkommen vom Tasmaniertypus abweichen. In den Gegenden südlich Madras, um die Städte Trichinopoly und Madura herum, sah ich Leute, deren nächste Rassenverwandte unter den Bugi von Celebes zu suchen sind (flaches, knochig-kantiges Gesicht mit leicht mongoloiden Augen). Ausserdem weist ein Gross- teil des südindischen Volkes eine ausgesprochene Aehnlichkeit mit den Indianerstämmen des südlichen Südamerika auf (araukanisch-patagonischer Typus).