

Rheinschiffahrt und schweizerischer Arbeitsmarkt

Von Dr. Alfred Schaller, Sekretär des Schiffsamtes, Basel

Der verblüffend wuchtige und stetige Aufschwung der Rheinschiffahrt nach der Schweiz — im Jahre 1937 werden nahezu drei Millionen Tonnen Güter, d. h. mehr als ein Drittel der schweizerischen Gesamteinfuhr, im Basler Rheinhafen umgeschlagen — lässt es als wertvoll erscheinen, ihren Einfluss auf den Arbeitsmarkt etwas näher zu untersuchen. Dies rechtfertigt sich um so mehr, als die dank der Fortführung der Schiffahrt bis Basel beschäftigten Arbeitskräfte zum grossen Teil Dienstleistungen ausführen, die noch vor wenig Jahren im Ausland auf unsere Kosten erfolgten. Die Heranziehung des Güterumschlags von den Häfen Mannheim, Strassburg etc. hinter unsere Landesgrenze gestattet uns den Einsatz einheimischer Arbeitskräfte zu Lasten fremder Arbeitsmärkte. Es tritt also nicht etwa eine in der Verkehrswirtschaft öfters feststellbare Verschiebung von Arbeitskräften ein, sondern die durch die Schiffahrt entstandenen Beschäftigungsmöglichkeiten sind für unser Land neu und zusätzlich. Sie sind übrigens auch für die schweizerische Zahlungsbilanz von nicht zu unterschätzender günstiger Auswirkung.

Zunächst ist festzustellen, dass in der eigentlichen Schiffahrt, d. h. im Schifferberuf nur wenig Schweizer beschäftigt sind. Es sind nur an die dreissig Landsleute, welche als Kapitäne, Schiffsführer, Lotsen, Matrosen oder Schiffsjungen auf Fahrt ihr Brot verdienen. Angesichts des ansehnlichen schweizerischen Schiffsparkes gewiss eine bescheidene Zahl. Sie findet ihre Erklärung zum Teil darin, dass der Schifferberuf fast wie kein zweiter traditionsgebunden ist. Er ist sozusagen das Monopol gewisser Familien, die eifersüchtig darüber wachen, dass nicht allzu viele Aussenseiter ihren Herrschaftsbereich gefährden. Zudem ist das Los des Schiffers, besonders in den ersten Jahren, aus verschiedenen Gründen für schweizerische Interessenten nicht gerade verlockend (beschränkte Wohnverhältnisse, lange Arbeitszeit, ständiges Fortsein von der Heimat etc.). Immerhin sollte es durch eine verständnisvolle Heranziehung von gesundem Nachwuchs unsern Reedereien möglich sein, mit der Zeit bedeutend mehr Schweizer im Schifferberuf unterzubringen. Ein Ziel, das nicht nur aus Arbeitsbeschaffungsgründen, sondern auch aus andern leicht zu erratenden Motiven erstrebenswert ist.

Von viel grösserer Bedeutung für den Arbeitsmarkt ist der Hafenbetrieb. Der Umschlag, die Spedition, der Bahnbetrieb, die Zollaufsicht, die Akquisition, der technische Unterhalt, die administrative und kaufmännische Aufsicht erfordern viele Arbeitskräfte. Das Basler Schiffsamt hat durch eine umfassende Enquête festzustellen versucht, wie vielen Personen der Hafenbetrieb Beschäftigung verschafft. In die Erhebungen wurden sämtliche im Hafen nieder-

gelassenen Reedereien und Umschlagsbetriebe, die Hafenvverwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen, die Zollämter, das Schiffsahrtsamt sowie die einzige im Hafen niedergelassene Industrieunternehmung (Kohlen und Briketwerke AG.) einbezogen. Nicht berücksichtigt wurden ausserhalb des Hafens gelegene Speditionsfirmen oder Einkaufsgesellschaften.

Die Erhebung erfolgte anhand eines detaillierten Frageschemas, basierend auf dem Verkehr des Jahres 1936. Gefragt wurde nach der Zahl der fest angestellten Arbeitskräfte (unterteilt in leitende Funktionäre, Bureaupersonal und technisches Personal), nach der Anzahl durch Akkordarbeiter geleisteter Tagesschichten und nach der approximativen Gesamtlohnsumme. Anhand der Angaben über die Leistungen der Akkordarbeiter wurde für die in Betracht fallenden Firmen ein Durchschnittsbestand an Akkordpersonal errechnet. Die Enquête ergab folgendes Resultat:

1. Fest angestelltes Personal:	Personen
a) Leitung: Direktoren, Prokuristen, Abteilungsleiter	57
b) Bureaupersonal inklusive Lehrlinge und ständige Aushilfen	218
c) technisches Personal: Hafenmeister, Vorarbeiter, Kranführer, Monteure, Magazinier, ständige Umschlagsarbeiter, Sacknäherinnen etc.	353
	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 628
2. Akkordpersonal:	
Umschlagsarbeiter, täglicher Durchschnitt	293
Total im Hafenbetrieb beschäftigte Arbeitskräfte, Jahresdurchschnitt 1936	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 921
3. Approximative Gesamtlohnsumme der unter 1. und 2. ermittelten Arbeitskräfte	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> Fr. 3 789 700

Der festgestellte Gesamtpersonalbestand von 921 Personen stellt einen ausgesprochenen Durchschnittswert dar. Je nach Verkehrsanfall variiert die Zahl der in Arbeit tretenden Akkordarbeiter sehr stark. In Monaten mit grossem Verkehr dürften im Hafen über 1200 Personen beschäftigt sein. Das Verhältnis der fest angestellten Arbeitskräfte zum periodisch beschäftigten Personal (628: 293) scheint für einen Hafenbetrieb günstig. Der besonders im laufenden Jahre in Erscheinung tretende Ausgleich des Verkehrsanfalls — es gibt keine ausgesprochenen Spitzenmonate mehr — wird dazu beitragen, dass mit der Zeit die Quote der ständig im Hafen beschäftigten Arbeitskräfte noch steigt, was in vieler Hinsicht von Vorteil ist.

Es wäre verlockend, den festgestellten Personalbestand, die Gesamtlohnsumme und den Jahresumschlag 1936 zueinander in Beziehung zu setzen. Es liessen sich auf diese Weise betriebswirtschaftliche Resultate von einigem Interesse ableiten. Da für das Jahr 1937 die Erhebungen fortgesetzt werden sollen, werden sich bei Verwertung von zwei Jahresermittlungen besser fundierte Zahlen ergeben, über die im «Archiv für schweizerische Politik und Volkswirtschaft» berichtet werden soll.

Indirekt vermittelt die Rheinschiffahrt ebenfalls viele Beschäftigungsmöglichkeiten. Vor allem für das Baugewerbe. Der Ausbau des Basler Hafens wurde praktisch eigentlich nie unterbrochen, und es wäre gar nicht so abwegig, dem Hafen eine durchschnittliche Quote von beschäftigten Bauarbeitern gutzuschreiben. Im gegenwärtigen Zeitpunkt stehen bei den Erweiterungsbauten auf baselstädtischem Boden durchschnittlich rund 200 Bauarbeiter in Arbeit, während Baselland rund 190 Mann beschäftigt. Dazu kommt an beiden Orten der technische Stab, der 40 bis 50 Personen umfasst.

Neben dem Baugewerbe verdanken mittelbar die in den Erzlagern am Gonzen und im Fricktal und bei der Asphaltgewinnung im Traverstal beschäftigten Arbeiter ihr Brot der Rheinschiffahrt, und zwar deshalb, weil der Export dieser Güter ohne die durch die Rheinschiffahrt gebotene billige Verfrachtungsmöglichkeit gar nicht denkbar wäre. Wie überhaupt die durch die Rheinschiffahrt bedingte Verkehrsvermehrung sich allgemein zugunsten des Arbeitsmarktes auswirkt.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass durch die Rheinschiffahrt beim gegenwärtigen Verkehr direkt über 1000 Personen in Arbeit gebracht werden. Die indirekte Auswirkung auf den Arbeitsmarkt ist schwerer feststellbar, dürfte aber mit ca. 500 Personen eher zu tief als zu hoch angenommen sein.
