Unser Weg zum Meer [Fortsetzung]

Autor(en): **Ammann, Julius**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **54 (1960)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-925302

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

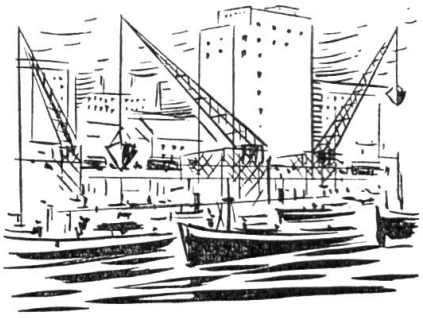
http://www.e-periodica.ch

Unser Weg zum Meer

von Julius Ammann (Fortsetzung)

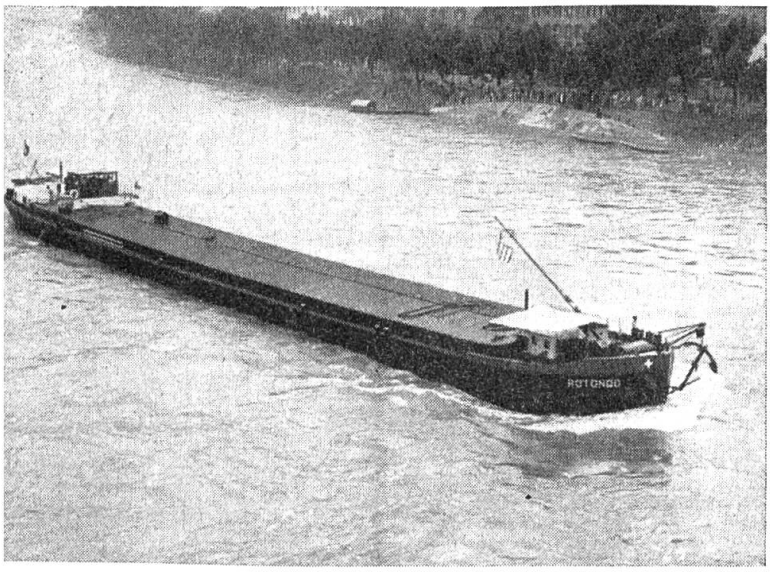
5. Unsere Ausfuhr

Wenn wir Schweizer Lebensmittel, wie Weizen und Kaffee, Rohstoffe, wie Eisen und Kupfer, Brennstoffe, wie Kohlen und Heizöl, im Ausland kaufen, müssen wir die Waren bezahlen. Dazu braucht es aber Geld. Und das Geld müssen wir verdienen mit unserer Arbeit. Wir müssen also auch Waren herstellen und diese an andere Völker verkaufen. Was verkaufen wir? Uhren, Schmucksachen, feine Apparate aus dem Jura. Die Ostschweiz verkauft Stickereien, im Bernbiet wird Leinwand fabriziert. Aber diese Waren verschicken wir nicht mit den Schleppkähnen. Die gehen meist per Bahn oder per Auto ins Ausland. Auf dem Rhein spediert man nur Waren, die sehr schwer sind. Und da haben wir Eisenerz. Das wird am Gonzen im sankt gallischen Rheintal und bei Herznach im Aargau gewonnen. Das Eisenerz kommt per Schleppkahn nach Ruhrort und nach Essen. Dort unten in Deutschland hat es Hochöfen. Dort wird das Erz geschmolzen und das reine Eisen hergestellt. Wir haben in der Schweiz auch große Zementfabriken. Der Zement ist schwer. So wird auch Zement auf dem Rhein ins Ausland verfrachtet. Unsere chemischen Fabriken stellen Farben her. Auch die reisen auf dem Rhein talwärts. Ebenso haben wir seit Jahren große Maschinenfabriken: Sulzer in Winterthur, Brown-Boveri in Baden, die Maschinenfabrik in Oerlikon, in Zürich Escher, Wyß & Cie.



usw. Diese Motoren, Turbinen und Pumpen sind schwer. Die spediert man auf dem Rhein. Ebenso Emmentaler Käse. (1906 reiste ich wie ein Handwerksbursche durch Deutschland und fuhr auf einem Schleppkahn von Mannheim bis Worms in einem Tag den Rhein hinunter und von Worms bis Mainz am folgenden Tag. Ich mußte für die Tagesreise 50 Pfennig bezahlen. Ich bekam aber keinen Stuhl zum Sitzen. Aber vorn am Bug lagen drei mächtige runde Emmentaler Käslaibe aufgeschichtet. So setzte ich mich darauf und machte Reklame für den Schweizer Käse.)

Warum ist nun der Transport auf dem Rhein billiger als auf der Bahn? Man rechnet hier das Gewicht nicht mehr mit Zentnern. Man rechnet mit Tonnen. Eine Tonne sind 10 Doppelzentner (z. B. 20 volle Mehlsäcke). Ein Motorschiff kann auf dem Rhein 1000 t Waren bergauf und talab befördern. Wenn wir 1000 t mit der Bahn spedieren wollen, braucht es eine Lokomotive mit 3000 Pferdekräften und einen Güterzug von 50 bis 65 Eisenbahnwagen. Würden wir 1000 t Weizen mit den Lastautos transpor-



Gütermotorschiff «Rotondo» in voller Fahrt

Die Hafenanlagen des Industriezentrums Duisburg-Ruhrort

tieren, so braucht es dazu 100 Lastautos mit 100 Anhängern. Darum ist es billiger, die schweren Waren auf dem Rheinschiff zu spedieren, statt mit der Bahn oder dem Auto.

Darum hat auch der Verkehr auf dem Rhein ständig zugenommen. Im Jahr 1904 betrug der Bergverkehr 300 t, der Talverkehr 230 t. Das macht zusammen 530 t.

1957 betrug der Bergverkehr 5 028 539 t, der Talverkehr 367 821 t. Und zwar setzte sich der Bergverkehr aus folgenden Gütern zusammen:

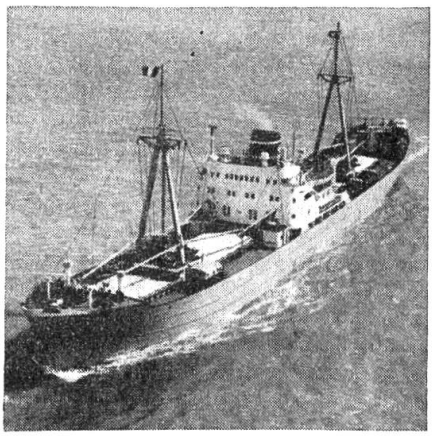
Kohlen, Koks, Briketts . . .	2 099 407 t
Getreide und Futtermittel . .	544 453 t
Flüssige Brennstoffe	1 220 486 t
Verschiedene Güter	1 164 193 t
Bergverkehr total	5 028 539 t

Der Talverkehr Basel—Rotterdam 1957:

Waren von chemischen Fabriken	24 893 t
Nahrungsmittel, Futtermittel .	71 465 t
Erze, Erden, Abfallstoffe . . .	194 072 t
Verschiedene Güter	77 391 t
Talverkehr total	367 821 t

Im Jahre 1958 kamen in Basel 8360 Schiffe an. Das macht, Sonntage mitgezählt, 23 Schiffe pro Tag! Die Rheinschiffahrt Basel —Rotterdam besorgt 33 Prozent des schweizerischen Außenhandels. Das ist heute ein Drittel unseres Handels, den der Riese Rhein für uns auf seinen Rücken nimmt. Darum ist die Rhein-Schiffahrt für die ganze Schweiz notwendig.

Foto-Klischees Leihgaben der Schweizerischen Reederei AG., Basel



Das schweizerische Seeschiff MALOJA auf hoher See