

Zeitschrift: Schweizer Schule
Herausgeber: Christlicher Lehrer- und Erzieherverein der Schweiz
Band: 32 (1945)
Heft: 23

Artikel: Vom schweizerischen Aussenhandel oder schwierige Brotsorgen in der Kriegs- und Nachkriegszeit
Autor: Strässle, Gallus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-537005>

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: 17.04.2026

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

Volksschule

Vom schweizerischen Aussenhandel oder schwierige Brotsorgen in der Kriegs- und Nachkriegszeit

Bemerkung: Die wirtschaftlichen Ereignisse, die den Lebensnerv unseres Volkes treffen, überstürzen sich während der Kriegszeit, wie auch in der Nachkriegszeit. Auch unser Geographie- und Wirtschaftsunterricht an Abschlussklassen, Fortbildungsschule usw. muss davon profitieren. Aktueller Unterricht ist ja immer lehrreich und zugleich packend für die nach Neuigkeiten lechzende Jugend. Der Lehrer selbst findet in der Vorbereitung angenehmen Bildungsstoff. Seit Kriegsbeginn verfolgte ich daher die Kriegsspuren und zwar so, dass stets die Wirkung auf unser Land und Volk berücksichtigt wurde. Unsere Jugend soll die riesigen Anstrengungen und Opfer unseres Volkes und seiner Behörden kennen lernen. „Die Geschichte ist ja die Lehrmeisterin der Völker.“ Staatsbürgerlicher Unterricht bleibt nicht an der Landesgrenze stehen, sondern muss Fühlung nehmen mit den Geschehnissen über den Grenzpfählen, mit der ganzen Welt, mit der unser kleines Land verkehrt und sich seine Existenz sichert.

Nachstehende Lektion kommt vielleicht manchem Kollegen scheinbar zu spät. Aus obigen Gründen ist dies nicht der Fall; zudem soll sie den Zweck haben, den Lehrer zu animieren, mit Hilfe der Presseprodukte (Einsendungen, Handelszeitung, Statistik, Illustrierte Blätter) die wichtigsten Lebensadern unseres Volkes aufzuspüren und sie zu verfolgen. Wir weisen damit unseren Jungen den Weg zur Anstrengung, zielstrebig sich um das Dasein des Einzelnen wie der Nation zu kümmern, nicht nur egoistischer Selbstnutzer zu werden, sondern dem Lande als senkrechter Bürger und tüchtiger Arbeiter zu dienen nach dem bekannten Schweizerwort: „Einer für alle, alle für einen.“

Beleben und erwärmen wir diesen Unterricht reichlich mit aktuellen Bildern und einfachen Skizzen, wie sie besonders träf von Zeit zu Zeit die „Zürcher Illustrierte“ bringt. Auch Rechenunterricht und Heimatkunde erhalten bei guter Verarbeitung des Stoffes ihren redlichen Anteil. Statistisches Material erhält Leben und Gestalt. (Siehe „Schweizer Schule“ 1944/45, Nr. 19 und 20 v. K. Christen u. a. m.)

Zu nebenstehender Karte:

a) **Unsere Zufahrtswege vor dem Kriege:** Die Karte zeigt die grossen Zufahrtswege zur Schweiz, die auch zugleich unsere grossen Exportlinien bedeuten. Es sind die Wege zu den Weltmeeren. Auf diesen Wegen holte sich unser Land alle für den Lebensunterhalt unentbehrlichen Lebensmittel wie auch alle Rohstoffe für unsere Industrien.

Basel war das Eingangstor der Hauptversorgungshäfen am englischen Kanal und von der Nordsee her. Besonders wichtig war der Transport auf dem Rhein. Mit gewaltigem Geldaufwand erbaute Basel seine Hafenbecken, und viele Kantone steuerten bei zur Beschaffung der Rheinschiffahrtsflotte. Ueberseedampfer löschten für die Schweiz ihre Ladungen in Hamburg, Rotterdam, Antwerpen und Le Havre. Ein ausgezeichnetes Eisenbahnnetz und neueste Strassen erleichterten die Weitertransporte ins Landesinnere.

Genf war unser westliches Eingangstor für die Zufahrtslinien vom Mittelländischen Meere. Ueberseewaren landeten in Marseille und andern südfranzösischen Häfen.

Ueber **Chiasso** und **Domodossola** kamen reiche Transporte von den italienischen Häfen Genua, Savona und Venedig. Die über-

aus leistungsfähigen Linien Gotthard und Simplon übernahmen diese gewaltigen Frachten. Man beschäftigte sich auch mit der Schiffbarmachung des Pos bis zur Schweizergrenze. (Skizzen!)

Ueber Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen und Buchs kamen Transporte von den grossen Binnenhäfen an der Donau: Regensburg und Wien. Die Donau ver-

dürfte für solche Transporte bald in Frage kommen.

3. Der Schweiz in den Wirtschaftsverhandlungen in Bern vertraglich zugesicherten Durchgangslinien. Sie genügen dem Transportbedarf in keiner Weise.

4. Die leistungsfähigste Verbindung der Schweiz mit einem offenen Meere ist gesperrt. (Siehe spätere Entwicklung.)



mittelte uns den billigen Transport vom Schwarzen Meere und aus den lebensmittel- und rohstoffreichen Ländern des Balkans. (Ungarn, Rumänien, Bulgarien usw.)

b) Die Wegsperren des Krieges:

1. Die Eisenbahnverbindungen zu den westeuropäischen Häfen fallen vorläufig ausser Betracht, da die verfügbaren Häfen nur den alliierten Transportbedarf bewältigen können.

2. Ein kleiner Hafen — Pasajes — nahe der spanisch-französischen Grenze, ist im Juni 1945 erstmals von einem Dampfer mit Importgut aus Lissabon angelaufen worden. Auch Bayonne

Hunderte von Schiffen sind in den Festlandhäfen versenkt worden, um zu verhindern, dass der Gegner sie benützen könnte. (Bilder!) Jetzt sind Taucher an der Arbeit, die Wracks (Schiffstrümmer) zu heben oder zu sprengen, um wenigstens eine Fahrinne frei zu machen. Diese Arbeiten beanspruchen aber viele Monate Arbeit. Die von den Deutschen an den Hafentplätzen angelegten Sperranlagen müssen geschleift werden. Deutsche Gefangene werden zu solchen Arbeiten benützt. (Bilder!)

Bemerkung. Als zeitgemässe Lektion benützte ich s. Zt. die Aufnahme der schweiz.

Ueberseedampfer-Transporte unter dem Titel: Brotsorgen zur Kriegszeit. Diese Arbeit demonstrierte ganz besonders deutlich die Schwierigkeiten der Landesversorgung, aber auch die

hoch zu bewertenden Anstrengungen und Mühen unserer Landesbehörden und ihrer Organe. Auch das Kapitel „Auslandsschweizer im Dienste des Vaterlandes“ findet hier seine Berechtigung.

Unser Aussenhandel in Zahlen:

Jahr	Werte in Millionen Franken		Mengen in Tonnen		Einfuhr-Ueberschuss %
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	
1886	799	667	8 155 000	423 000	16,5
1939	1881	1297	8 771 000	548 000	31,3
1941	1463	1463	4 900 000	52 000	27

Was bedeuten diese Zahlen?

Die verschiedenen Zeiträume:

1886. Zeit des Beginns der Maschinenindustrie. Jedoch noch bescheidene Fabrikanlagen, kleine Mengen an Fertigwaren. Z. B. Maschinenfabrik Bühler in Uzwil: (Es lassen sich über örtliche Anlagen dieselben Beweise liefern.) Dieses Geschäft zählte zu dieser Zeit erst 85 Arbeiter mit 59 Werkzeugmaschinen. Die Firma erzeugte namentlich Stick- und Strickmaschinen, Hartgusswalzenstühle, alles für die Schweizer Industrie, später aber: Getreidesilos, Entladevorrichtungen für Eisenbahnen und Hafensplätze, Schiffelevatoren zum mechanischen Ausladen (Löschen) der Getreideschiffe, Transportanlagen, Maschinen für die Ziegeleiindustrie und Teigwarenfabrikation, hydraulische Pressen für verschiedene Zwecke, Walzwerke für Schokolade-, Farben- und Seifenfabrikation. (Siehe Untertoggenburger Neujahrsblätter 1932/33 „Die Anfänge der Uzwiler Maschinenindustrie“ von Ad. Näf.) 1920 beschäftigte Bühler bereits 1400 Personen. (Weiteres siehe Lesebuch der 7. und 8. Klasse des Kt. St. Gallen.)

In den 80er Jahren finden wir erst die Anfänge der heutigen grossen Industriewerke. Somit war auch die Einfuhr wie die Ausfuhr noch stark zurück gegenüber der Jetztzeit. Besser stand daher in diesen Jahren das Verhältnis des Einfuhrüberschusses (16,5 %). Es war die Zeit,

da unser Land den grössten Teil der Einfuhr durch entsprechende Ausfuhr ausgleichen konnte, also noch weniger von ihr abhängig war. Der Bedarf an Rohstoffen war noch nicht so gross. Weil die Bevölkerung noch bedeutend kleiner war, benötigte das Land auch weniger ausländische Lebensmittel. Da war noch fast überall bei den Bauern Selbstversorgung Trumpf. Weil erst wenige Eisenbahnen fuhren, benötigten wir auch weniger Kohlen. Autos gab es noch keine, deshalb keine Brennstoffeinfuhren für solche Zwecke.

1939, das Jahr unmittelbar vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges. Handel und Industrie standen in Blüte. Grosse Bezüge aus dem Ausland an allerlei Rohstoffen und Lebensmitteln, erstere für die stark ausgebaute Industrie, letztere für die stark gewachsene Schweizer Bevölkerung. Kohlen und Treibstoffe besonders für die chemische Industrie, für die Verkehrsmittel (Autos und Traktoren). Die Landwirtschaft war einseitig eingestellt auf Futterbau, Milch- und Fleischproduktion. Mangel an Futtermitteln, Brotfrucht, Gemüse usw.

Gewaltige Umwandlungen seit 1886. Die Schweiz wurde aus einem Agrarstaat (Bauernstaat) ein ausgesprochener Industriestaat. Riesige Fabrikanlagen, die gewaltige Rohstoffmengen benötigten, die die Schweiz nicht liefern kann. Viele arbeiteten auch schon für die Kriegsindustrie fürs In- und Aus-

land. Wegen der einseitigen Bodenbewirtschaftung starke Getreide-, Futterwaren-, Gemüse- und andere Lebensmittelzufuhren. Für die Herstellung von künstlichen Fetten und Ölen bedeutende Mengen von fremden Rohstoffen nötig: Erdnüsse, Kopra, Kokosnüsse und fremde Butter. Bedeutender *Fremdenverkehr*. Grosse Ausfuhr von Fabrikaten (Fertigwaren), Bestandteilen, auch landwirtschaftliche Produkte, wie Milch und Milchprodukte, Obst-säfte. Der Mangel an Rohstoffen wurde teilweise ersetzt durch höheren Gewerbefleiss und erstklassige Arbeitsprodukte. Zusammenarbeit von Wissenschaft, Arbeits- und Kapitalkraft. (Beweise konstruieren!)

1941, mitten im grossen Weltkrieg. Interessant: Die Ein- und Ausfuhrmengen sind seit Ausbruch des Krieges stark gesunken, Einfuhr fast 50 %, aber die Werte trotzdem stark erhöht. Wie kam das?

Sehr hohe Ankaufswerte, fast ausschliesslich überseeische Waren, weite, gefährliche Transportwege (Lektion über schweiz. Ueberseedampfer), hohe Transport- und Versicherungskosten, eigene oder gecharterte Schiffe, kostspielige Lagerhäuser in Lissabon etc.

Seit 1941 bis heute haben sich die Zahlen stark vermindert.

Der Krieg hat Eisenbahnen, Strassen, Meereshäfen und Wasserstrassen (Rhein und Donau) zerstört. Siehe spätere Abschnitte über die Rheinschiffahrt. In Europa überall Mangel, Not und Hunger. Der Mangel an Rohstoffen, besonders auch an Kohlen, ruft dem Gespenst der *Arbeitslosigkeit*.

Für die Landwirtschaft erhöhte Anbaupflicht. 100,000 Flüchtlinge wollen auch zu essen haben. Kohlenmangel verursacht grosse Betriebsstörungen (besonders in der Metall-, chemischen und Zementindustrie). Viel kleinere Produktion. Daher kleinere Ausfuhr. Drohende Arbeitseinstellung ruft Brotlosigkeit.

Weise Vorsorge: Grosse Werke bereit zur Arbeitsbeschaffung: Entwässerungen,

Flusskorrekturen, Wildbachverbauungen, öffentliche Gebäude. Grosse Anstrengungen der Landesbehörden für regeren Handels- und Austauschverkehr mit dem Ausland. Neue Wirtschafts- und Handelsverträge (Italien, Frankreich, Tschechoslowakei etc.).

Einiges zu unseren Hauptindustrien.

Da sie unsern Aussenhandel überaus stark beeinflussen, ist es nötig, auch kurz etwas über die wirtschaftliche Bedeutung der Hauptindustrien zu sagen. Ich habe die Angaben dem grossen Katalog der „Landi“ entnommen, der ja s. Zt. den Schulen gratis abgegeben wurde. Auch dessen Bilder sind für unsern Zweck verwendbar.

Die chemischen Industrien:

Sie haben sich besondere Bedeutung für den schweiz. Aussenhandel erworben und stehen im Weltruf. Ohne die Aluminium- und Kunstseidefabrikation ergeben sich folgende Zahlen:

Anno 1933: Chemische Erzeugnisse im Werte von 194½ Mill. Fr., gleich 15 % des schweiz. Exportes.

Betriebe: 276 Fabriken mit 11 000 Berufstätigen.

Grossbetriebe: Geigy, Basel, und Sandoz, Basel, erzeugen Farbstoffe, Spritz- und Stäubemittel. Steinfels, Zürich: Seifen, Kerzen, Stearin. Weitere Farben- und Lackfabriken, Kunststoffe.

Rohstoffe: Besonders Steinkohlenteer aus den Gasfabriken. Es hängt somit eine Produktion von der andern ab.

Die Textilindustrie:

Rund 100 000 Arbeiter und Angestellte. Einer der wichtigsten Erwerbszweige des Landes. Als Exportindustrie zurückgegangen, da auch andere Länder als frühere Abnehmer jetzt selbst solche Waren herstellen, z. B. Amerika.

Stark abhängig von überseeischen Rohstoffen: Wolle, Garne, Baumwolle, Jute, Flachs usw. *Verschiedene Zweige:*

Baumwolle: Spinnerei, Weberei usw.

Leinen: Garne meist aus dem Ausland. In der Kriegszeit vermehrter Anbau von Hanf und Flachs.

Seidenweberei: Starker Abbau wegen Ein- und Ausfuhrschwierigkeiten, auch durch die Konkurrenz der Kunstseidefabrikation.

Wollindustrie: Export nur bescheiden, mehr für unsern Bedarf. Fehlende Wollzufuhr in der Kriegszeit. Ersatz aus eigenen Rohstoffen: Holzzellulose. Vermehrte Schafzucht im Alpengebiet.

Wirkerei und Strickerei: Neue Modeindustrie, namhafter Export.

Kunstseide: Grosser Export, gute Qualität. Eigene Rohstoffe. (Holz und Farben.)

Schuhindustrie: Wichtiges Glied der schweiz. Volkswirtschaft. 70 Fabriken, 12 000 Arbeiter. Erzeugung pro Jahr 10 Mill. Paar Schuhe. Export für ca. 20 Mill. Fr.

Strassenverkehr:

In Verbindung mit dem Strassenbau (Beton- und Asphaltstrassen) und dem Bau von Fahrzeugen:

Fabrikation von Autos, Fahrrädern, Kraftwagen, Traktoren, Motorrädern. 45 000 Personen beschäftigt.

Unser Strassen- und Brückenbau hat Weltruf.

Total Fahrzeuge in der Schweiz: ca. 1 300 000 Stück. Davon Autos: 71 000, Motorräder 27 000, Lastautos 22 000, Fahrräder 1 182 000. (Davon 90 % Schweizerräder.)

Wert total über 1 Milliarde.

Wirkung auf Staats- und Bundeskassen:

Besondere Steuern, Gebühren, Einfuhr- und Benzinzölle, Fahrbewilligungen.

Solche Einnahmen: 1937—38: 113 Millionen.

Verwendung solcher Einnahmen: Zum Bau neuer Strassen; alte werden verbessert und mit Hartbelag (Teerschotter, Asphalt oder Betonbelag) versehen. Neue, stolze Brücken.

Industrien in Verbindung mit dem Strassenbau.

Strassenbaumaschinen: Bagger-, Wasch-, Sieb- und Sortiermaschinen. Zur Rohmaterialbereitung: Steinbrecher, Makadammaschinen, Walzen, Betonmaschinen.

Eisenindustrie. 180,000 Beschäftigte. Stärkste Industriegruppe. Sie beschäftigt 17 % aller Fabrikarbeiter. 590 Mill. Fr. Anlagekapital. 650 Mill. Fr. jährliche Produktion.

Schweizerische Rohstoffquellen:

Gonzen-Roteisenerz 55 % Eisengehalt,
Juraerz-Bohnerz 25—28 % Eisengehalt,
Fricktal,
Mangan zur Härtung,
Altstoffe als Behilfsmittel.

Trotzdem auf grosse Einfuhr angewiesen.

Von den grossen Verkehrsschwierigkeiten

in den Kriegs- und Nachkriegszeiten:

Bedarf an Ueberseegütern pro Jahr 2 Mill. Tonnen. Unsere Schiffe befördern nur 400 000 Tonnen = $\frac{1}{5}$. Verhandlungen über neue Schiffspachte mit Amerika, London, Schweden, Portugal, Türkei.

Gewaltige Beanspruchung schweizerischer Bahnwagen zum Abholen der Importgüter in andern Ländern bzw. an den europäischen Landungsplätzen:

Im Jahre 1939	23 000 Wagen
1940	61 000 Wagen
1941	103 000 Wagen
1942	105 000 Wagen
1943	95 000 Wagen
1944	69 000 Wagen (nur Frankr.!)

Was sagen vorstehende Zahlen?

Bis 1939.

Vor dem Krieg schickte die Schweiz nur wenige Güterwagen ins Ausland zum Abholen von Importgütern sowie für den Export. Viele dieser Transporte brachten und holten die Bahnen unserer Nachbarländer. Zudem besorgte die immer wachsende

Rheinflotte die schwersten Transporte: Kohle, Erze, Holz, Oele, Brotfrucht. Diese Zufuhr konnte ohne Eisenbahnwagen direkt vom Meere nach dem Basler Rheinhafen erfolgen. Die Rheinschiffahrt ersparte viele Güterwagen. Hier wäre eine Besprechung des Basler Rheinhafens angezeigt.

Im Jahre 1940.

Es begann die Schlacht um Frankreich. Durch die Eroberung von Belgien und Holland kamen die grossen Umladeplätze an der Rheinmündung (Rotterdam und Antwerpen) in deutsche Hände, so dass englische, amerikanische und viele andere Schiffe nicht mehr für die Schweiz Ueberseegüter ausschiffen konnten. Die Rheinschiffahrt musste sich hauptsächlich auf Kohlentransporte aus Westdeutschland (Ruhr- und Saarbecken) beschränken. So mussten viel mehr Schweizergüterwagen nach den noch verbliebenen Hafenplätzen geschickt werden, solange solche überhaupt noch zugänglich waren. So stieg die Zahl der ins Ausland verschickten Wagen auf über 100 000.

Von 1940—42

machte die Eroberung Frankreichs durch Deutschland rasche Fortschritte, bis sämtliche Hafenplätze besetzt waren und für die Schweiz wenig mehr nützten, indem die Alliierten jeden überseeischen Verkehr nach Westeuropa aufgeben mussten. Unser einziges Tor blieb vorläufig noch Genua, solange Italien noch in Afrika kämpfte.

1943

aber wurde von den Alliierten die Festung Europa berannt. Eine Invasion folgte der andern und auch Italien wurde teilweise besetzt, so dass Genua uns nicht mehr dienen konnte. (Karte!) Spezialkärtchen erstellen lassen! Den Invasionen gingen gewaltige Zerstörungen von Brücken, Eisenbahnen, Bahnhöfen, Eisenbahnmaterial, Hafenanlagen usw. voraus. Frankreich allein büsste über 4000 Brücken ein,

so dass es äusserst schwierig war, nach französischen Hafenplätzen oder an die spanische Grenze zu fahren (evtl. Zeitungsberichte!).

1944.

Während der Vertreibung der Deutschen aus Frankreich wurden Durchtransporte von Lissabon, wo Schweizerschiffe ihre Waren löschten, durch Südfrankreich nach Genf fast gänzlich unmöglich. Und dennoch fuhren viele Schweizerwagen nur nach Südfrankreich, während aller übrige Transport von andern Ländern her gänzlich stoppte. Nachdem Deutschland auch die Länder auf dem Balkan: Ungarn, Rumänien, Bulgarien und Griechenland an sich gerissen und besetzt hatte, führte es die dort entbehrliehen und auch nicht entbehrliehen Warenvorräte nach Deutschland. Die Schweiz erhielt somit auch von diesen Ländern nichts mehr. Unsere Zufuhr aus Uebersee musste einzig durch eigene Mittel oder auch gemietete oder gecharterte Schiffe nach Lissabon gebracht werden. In kostspieliger, langsamer und überaus gefahrvoller Fahrt (evtl. Zeitungsberichte!) brachten Schweizerwagen und Autokolonnen Waren von der spanischen Grenze durch das zerstörte Frankreich nach Genf. Genua war zerstört, Schiffe konnten dort nicht mehr anlaufen, um ihre Fracht zu löschen. Die Zufuhr aus Italien hörte ganz auf.

1945.

Die Alliierten rücken an und über den Rhein vor. Jetzt erfolgten die grössten Zerstörungen für die Rheinschiffahrt; die Rheinschiffe mussten sich, soweit ihnen dies möglich war, nach der Bombardierung des Kembserwerkes, in Sicherheit bringen. Zufuhren aus Deutschland, so besonders auch die für unsere Industrien so unentbehrliehen Kohlen, blieben aus. Nicht nur die Kohlengruben am Rhein, sondern auch die für die Schweiz kostbaren Kohlen aus Schlesien (noch grössere Bergwerke als im Rheinbecken) fielen in die Hände der Siegermächte. Daher waren die 1.

Hälfte 1945 nur noch 1500 Wagen im Ausland. Zudem standen Hunderte von Wagen gefüllt oder leer wochenlang umher und warteten auf die Weiterbeförderung.

Seit dem Friedensschluss (Mai 1945).

Es ging anfangs nicht besser. Die Rheinbrücken lagen als Trümmer im Flusse (siehe nächstes Kapitel). Rheinschiffe lagen in „Gefangenschaft“ (siehe Karte vom Rhein und seine Brücken). Bilder vom schlafenden Rheinhafen von Basel. Amerika und England zogen schnell viele Truppen aus Deutschland ab; diese Transporte verstopften die französischen Eisenbahnen und Hafensplätze. Schweizerzüge konnten deshalb kaum mehr oder nur noch mit grossen Verspätungen durchkommen.

Von der zerstörten Rheinschifffahrt.

Im Sommer 1944 landete das letzte Kohlenschiff im Basler Rheinhafen (evtl. ein Bild). Die Schiffer ahnten kaum, dass sie mehr als ein Jahr die Arbeit einstellen und ihre Schiffe in das Basler Rheinhafenbecken in „Gefangenschaft“ bringen mussten. Und doch bedeutete es ein Glück, dass unsere Schweizerschiffe und mit ihnen auch eine Anzahl ausländischer Schiffe, namentlich aus Holland und Belgien, wenigstens noch rechtzeitig in einem sicheren Hafen landen und erhalten werden konnten. Alle andern Rheinschiffe wurden zum grössten Teil zerstört. Die geretteten Schiffe warten nun mit Sehnsucht auf den Wiederbeginn der Rheinschifffahrt.

Der Rhein ist der belebteste Strom Europas, nämlich:

a) Durch die Rheinschifffahrt sowohl für den Warentransport, wie auch für Vergnügungsfahrten.

b) Die zahlreichen Brücken vermittelten den Weltverkehr zu Land von West nach Ost, d. h. von England nach Deutschland und weiter gegen den Osten.

Hauptübergänge:

Düsseldorf: Linien: Antwerpen und London nach Hannover—Berlin.

Köln: Linien: Brüssel—Paris nach Berlin.

Koblenz: Linien: Paris nach Kassel-Berlin.

Mainz: Linien: Paris—Saarbrücken—Frankfurt—Kassel—Berlin.

Ludwigshafen: Linien: Paris—Saarbrücken—Stuttgart—München—Wien.

Strassburg: Linien: Paris—Karlsruhe—Stuttgart—München—Wien.

Siehe Schweiz. Kursbuch.

c) Anschlüsse ans Weltmeer. (Atlantischer Ozean.) Durch die Rheinmündungshafenplätze Rotterdam und Antwerpen.

d) Abfuhrlinien der Kohlen und Eisenerze, auch anderer Metalle aus dem Ruhrgebiet, Aachener und Saargebiet.

e) Abfuhr ungezählter Fabrikserzeugnisse aus den grossen, deutschen Industriegebieten am Rhein, namentlich aus erwähnten Kohlenbecken. Siehe die zahlreichen Großstädte daselbst.

f) Vermittlung des Wasserverkehrs auf zahlreichen Kanälen nach Deutschland.

Wie die Rheinschifffahrt zerstört wurde.

a) Sprengung der Rheinbrücken durch die flüchtenden deutschen Armeen und die alliierten Bomben, die den Rückzug verhindern sollten. Diese Zerstörungen verunmöglichten nicht nur den Bahn- und Autoverkehr West-Ost, sondern die versunkenen Brückentrümmer verrammelten jegliche Schiffdurchfahrt, selbst den kleinsten Rheinkähnen. Die zerstörte Schleuse bei Kembs verunmöglichte auch die Weiterfahrt nach der Schweiz, indem sich das Rheinbett entleerte. Bilder: Zerstörte Rheinbrücken bei Köln, Kembser Stauwehr.

Diese unbeschreiblichen Zerstörungen riefen einem unerhörten Chaos am früher so belebten Rhein.

b) Gefährdung durch Minen.

Die in den Rhein versenkten Minen werden noch längere Zeit eine Gefahr für die kommende Rheinschifffahrt bilden, sofern es nicht gelingt, sämtliche dieser gefährlichen Zünd-

stoffe restlos zu entfernen. Ein Schiff, das auf eine Mine stösst, ist rettungslos verloren. Ungezählte versenkte Schiffe liegen in der Fahr- rinne. Sie werden vorläufig ans Ufer geschleust und hier aufs Trockene versetzt. Die Rheinufer sind von unzähligen solchen Schiffstrümmern umsäumt.

c) Zerstörte Hafenanlagen:

Man unterscheidet am Rhein Meer- und Bin- nenhäfen. Sie dienten zur Landung und Lö- schung ihrer Frachten. Der grösste Binnenhafen, Duisburg, hat schwerstens gelitten. (Evtl. Zei- tungsberichte.)

Wie man sich zu helfen sucht.

Sofort nach Einstellung der Feindseligkeiten suchte man mit riesigen Anstrengungen die Verkehrshindernisse zu beseitigen, da die Brük- ken nicht nur dem Nachschub der Truppen und ihrer Verpflegung, sondern auch dem Durch- gangsverkehr für den Transport der Lebens- mittel für das hungernde Deutschland dienen sollten. Ferner müssen riesige Menschenmen- gen an Soldaten, Gefangenen, Ausgebombten und andern Flüchtlingen hin- und herüber ge- bracht werden.

Es wurden vorab gebaut:

Pontonbrücken als Notbrücken auf schwimmenden Kähnen liegend.

Bestehende Brücken wurden rasch repariert, bzw. wenigstens fahrbar gemacht.

Zerstörte Brücken, die die Fahr- rinne des Rheines sperren (blockieren), werden unter unglaublichen Schwierigkeiten mittels Kranen aus dem Rhein gehoben und vorläufig nur kleinere Fahrrinnen geöffnet.

Auch die Schweiz schickt Hilfe.

Sie schickt in die Kohlegruben: Grubenholz, Werkzeuge, Baracken, Transport- mittel, Geleiseanlagen. Wenn möglich sollen auch Grubenarbeiter nach Belgien entsandt werden, um uns einen bestimmten Kohlenan- teil zu sichern. Es sollen Vereinbarungen ge- troffen werden, um die Räumungs- und Wie- deraufbauarbeiten an der Fahrrinne des Rhei-

nes zu fördern. Man sucht mit Material und Ar- beitskräften zu helfen. Der Erfolg dieser Mit- hilfe zeigt sich zusehends zum Vorteil unseres Landes, indem um so rascher die ganze Rhein- linie wieder fahrbar wird.

Die Hilfe der Schweiz wird belohnt.

Anfangs November 1945 berichteten die Zeitungen vom Einlaufen von Ozeandampfern mit allerlei wichtigen Waren für die Schweiz im Rheinhafen A n t w e r p e n .

Ende Oktober: Schiff E i g e r mit einer La- dung von Eisenblech, Kupfer- und Aluminium- barren. Das Schiff fuhr bereits nach Südamerika ab.

Anfangs November: Schiff N e r e u s mit folgender Ladung: total 6000 Tonnen, nämlich:

- 1750 t Kaffee aus Brasilien,
- 350 t Kakao,
- 1900 t Baumwolle,
- 1000 t Wolle,
- 75 t Textilien,
- 10 t Pferdehaar,
- 13 t Tabak,
- 40 t Lacke und Möbelpolitur,
- 45 t Fleischextrakt,
- 40 t Honig.

Anfangs November: Schiff R u t h L y k e s :
7000 t Kristallzucker aus Kuba,
2000 t Textilien.

Um Weihnachten kam die Meldung, dass bereits über 30 Schiffe in europäischen Häfen einlaufen werden, alle mit Gütern für unser Land.

In Antwerpen kann die Löschung der Schiffe verhältnismässig sehr rasch erfolgen, da tüch- tiges Personal zur Verfügung steht und auch die Verladeeinrichtungen zum Teil wieder her- gestellt sind. In den französischen Häfen geht es weitaus länger, bis zu einem Monat pro Schiff. Rasch nach Beendigung der Kontrolle im Hafen von Antwerpen werden die Waren auf Güterwagen der SBB. und auf belgische Staats- bahnen, der die Schweiz Lokomotiven geliefert hat, verladen und auf dem Landweg zu uns ge- bracht. (Suche auf der Karte diesen Weg!) Lei-

der ist das Rollmaterial zu knapp, so dass die Abfuhr nicht in der gewünschten Zeit erfolgt. Bahnzüge haben ca. 10 Tage Fahrzeit bis zur Schweizergrenze. Berechne die Zahl der nötigen Eisenbahnwagen pro Schiff bei einem Ladevermögen von 15 Tonnen. Rheinschiffe aber laden 700—1000 Tonnen. Daraus ergibt sich deutlich der Vorteil des Wasserweges.

Die schweiz. Versorgung mit Lebensmitteln und Industriegütern verbessert sich.

Ein Vergleich: Transportgüter:
vor dem Kriege:

Bezogene Güter täglich: 28 000 Tonnen,
Export täglich: 2000 Tonnen;
am Ende des Krieges:
Bez. Güter im 1. Halbjahr 1945: 1500 Tonnen,
Export im 1. Halbjahr 1945 370 Tonnen.

Diese Zahlen sagen deutlich, warum die Schweiz die Lebensmittelrationen so stark herabsetzen, die Inlandsproduktion fördern und in der Industrie das Gespenst der Arbeitslosigkeit gefürchtet werden musste.

Ein im März 1945 getroffenes Abkommen mit Vertretern der USA., mit England und Frankreich sah folgende Lieferungen vor:

Tägliche Lieferungen: total 2200 Tonnen.

Tatsächliche Lieferungen:

Im Januar 1945	11 t
„ Februar 1945	100 t
„ März 1945	210 t
„ April 1945	460 t
„ Mai 1945	1000 t
„ Juni 1945	1430 t
„ Juli 1945	1750 t

Stelle die Kurve dar.

Vergleiche diese geringen Lieferungen mit den Frachten, die nun seit November im Anlauf sind.

Günstige Berichte Ende Oktober.

Es sollen folgende Schiffe mit Importgütern für die Schweiz unterwegs sein:

Aus Nord- und Südamerika und Levante: 28 Schiffe. Sie werden landen in den Häfen:

Genua, Savona, Marseille, Toulon, Barcelona, Bilbao, Antwerpen. (Suchen auf der Karte.) Sie enthalten folgende Ladungen: Kohle, Getreide, Schwefel, Zucker, Wolle, Aluminium, Futtermittel, Baumwolle, Kopra, Phosphate, Kork, verschiedene Stückgüter.

Ueberlege, wohin diese Güter kommen: Industrie, Lebensmittel oder in die Landwirtschaft?

Auch der Export bessert sich: 6 Dampfer reisen mit schweiz. Exportgütern nach: Naher Orient, Südamerika, Argentinien, Schweden.

Die Auswirkung des Kriegsendes auf die Frachtenpreise:

Ende der Kriegsgefahren, kleinere Minengefahr, kürzere oder direkte Fahrwege, statt der Lagerungen in Portugal und langer, mühsamer und gefahrvoller Landweg durch Spanien und Südfrankreich.

Kleinere Fracht auf dem Seewege.

Billigere Einkaufspreise.

Niedrigere Versicherungsprämien.

Weniger Verluste durch Lagerung.

100 Millionen Franken können aus dem Kriegsrisikoversicherungsfonds für die Verbilligung der Lebensmittel verwendet werden.

Einfluss auf die Preisgestaltung:

1944 Frachtkosten pro Tonne Brotgetreide	Fr. 204.—
Seither Verbilligung um	40 %
oder per kg	7 Rp.
1944 Fracht per kg Zucker im Oktober	24 Rp. 8 Rp.
1944 Fracht per kg afrik. Kopra (für Saisfett) im Oktober	33 Rp. 20 Rp.

Man rechnete schon im Oktober mit einer Verbilligung der Frachten um 50 %.

Gallus Strässle.