**Zeitschrift:** Schweizerische Gehörlosen-Zeitung

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe

**Band:** 36 (1942)

Heft: 2

**Artikel:** Die schweizerische Handelsflotte

Autor: Hepp, J.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-925787

### 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: 27.11.2025** 

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

# Die schweizerische Sandeleflotte.

Die Schweiz ist ein Binnenland. Sie grenzt nirgends an das Meer. Sie erhält aber viele Waren, die ihr über die See (das Meer) zuge= führt werden. Sie liefert auch viele Waren in ferne, überseeische Länder. Im Jahre 1938 führte die Schweiz im Seeverkehr ein:

Getreide 837 000 T	onnen
Rohlen 447 000	"
Benzin und andere flüßige Brenn-	
ftoffe 390 000	"
Del, Kaffee, Kakao und andere Ro-	
Ionialwaren	,,
Metalle und andere Rohftoffe für	,,
die Industrie 105 000	"
11 r ! OH!!!	,,

Gesamte Einfuhr über Seehäsen 2 225 000 Tonnen

Zum Verladen dieser Güter sind rund 150,000 Eisenbahnwagen erforderlich. Oder rund 5000 Eisenbahnzüge. Anders gesagt: 1938 erhielt die Schweiz durchschnittlich jeden Tag, Werktags und Sonntags, 13 vollbela= dene Güterzüge mit Waren, welche uns Meeresschiffe zugeführt hatten. Mehr als der dritte Teil dieser Waren kam über den Rhein bei Basel zu uns. Wegen des Krieges ist der Weg über den Rhein gesperrt. Unsere wichtigsten Einfuhrhäfen sind jett Genua und Lissabon.

Fast alle Völker, welche Meeresflotten ha= ben, sind in den Krieg verwickelt. Ihre Schiffe können nicht mehr frei auf dem Meere fahren; sie laufen Gefahr, vom Keinde versenkt zu werden. Die Verbindungen mit den überseeischen Ländern sind also unsicher geworden. Auch ungeheuer teuer. Vielleicht können wir auf frem= den Schiffen bald gar nicht mehr mit Amerika, Asien, Australien und Afrika verkehren. Wir brauchen aber fremde Lebensmittel und Rohstoffe. Ohne solche können wir nicht leben. Wir müßten hungern, viele Leute würden arbeits= los. Verzweiflung und Elend wären die Folge. Darum hat der Bundesrat im vergangenen Frühling beschlossen, Meerschiffe zu kaufen. Bis Anfang Dezember 1941 hat die Schweiz 7 solcher Schiffe erworben. Sie heißen:

St. Gotthar	ð							mit	8 400	Tonnen
St. Cergue	•							"	7 600	"
Calanda.	•		•				•	"	7 400	"
Säntis .				•				"	6 700	"
Chasseral	٠,						•	"	4 200	"
Maloja .								"	2600	"
Monte Gen	ero	fa	•		•			"	2 300	"

Diese Schiffe tragen jetzt als Kennzeichen das Schweizerwappen. Sie sind weniger ge= fährdet als die Schiffe der kriegsführenden Länder. Sie können aber nicht bis zur Schweizergrenze fahren. Und doch haben sie ihre Hei= mat in der Schweiz. Das schweizerische Schiff= fahrtsamt ist in Basel. Dort sind Ramen und Größe der Schiffe usw. eingeschrieben. Wie die Menschen im Bürgerbuch ihrer Seimat= gemeinde.

Unsere Handelsschiffe bringen uns aus den überseeischen Ländern vor allem Getreide und andere Lebensmittel. Ausnahmsweise auch Gummi, Benzin, Schreibmaschinen und andere Güter. Sie werden meist in Genua ge= löscht (ausgeladen). Auf der Rückfahrt nehmen sie Fertigwaren aus der Schweiz nach Uebersee mit: Maschinen, Uhren, Arzneien, Stickereien usw.

Für unsern Ueberseeverkehr sollten wir 20 bis 25 Schiffe mit zusammen etwa 120,000 Bruttoregistertonnen haben. Aber während des Krieges ist es fast unmöglich soviel Schiffe zu kaufen oder zu bauen. Sogar für recht alte Schiffe muß man jetzt das Zehnfache ihres Erstellungswertes bezahlen. Hoffentlich gelingt es, zu den sieben noch einige weitere Schiffe zu erwerben von Ländern, die noch nicht Krieg führen. Damit wir uns mit dem Allernötig= sten versorgen können.

Es ist während des Krieges sehr mühsam und gefährlich, Handel mit überseeischen Ländern zu treiben. Die Güter werden auf großen Umwegen an ihre Bestimmungsorte geleitet. Zum Beispiel gehen alle Waren und Briefe nach England über Liffabon. Die Waren nach Aegypten, Palästina, Syrien usw. mussen zuerst nach New York und dann um Afrika her=

um geführt werden.

Vieles kann man gar nicht mehr kaufen, weil Amerika und andere Länder die Ausfuhr verboten haben. Jedes Schiff braucht ferner eine Bewilligung von England. Nur was England erlaubt, dürfen die Schiffe nach

Genua oder Lissabon bringen.

Schiffe zu führen ist nicht leicht. Dazu braucht es Kapitäne (Führer) und Matrosen (Schiffsleute) mit langer Erfahrung. Die mei= sten Matrosen Amerikas und Englands die= nen jetzt als Soldaten. Gute Schiffsleute zu erhalten ist darum jest sehr schwer.

Auch der Transport vom Meer bis in die Schweiz bietet Schwierigkeiten. Wir müffen 39 000 Tonnen | die Waren felbst in den Meerhäfen abholen. Wit unsern Eisenbahnwagen und Autos. Zuerst müssen wir aber von Deutschland, Italien, Frankreich, Spanien und Portugal die Erlaubnis für die Durchsuhr haben. Leider können unsere Eisenbahnwagen nicht nach Lissabon sahren. Denn bei den spanischen Eisenbahnen stehen die Schienen weiter auseinsander als bei uns. Darum lädt man in Lissabon die Waren zuerst auf Autos. Die sahren durch Spanien bis zur französischen Grenze. Dort wird auf Eisenbahnwagen umgeladen, die dann über Genf in die Schweiz kommen.

Wir sind unsern Behörden dankbar, daß sie so gut sorgen für uns. Ebenso den vielen andern Männern, die ihnen helsen. Wir wolsen auch sparsam sein. Damit wir alle die schweren Zeiten gut überstehen können.

Joh. Sepp.

# Der fprechende Sund.

"Unmöglich!" werdet ihr ausrufen, liebe Lefer. Und doch liegt ein derartiger Fall vor; er ist zwar höchst selten, vielleicht einzigartig.

Die intelligenten Hunde verstehen zwar, was man ihnen sagt, sei es direkt oder indirekt. Das habe ich schon oft an meinen Lieblingen

erfahren. Hier ein Beispiel:

Eines Tages hatte meine Frau von Frauenseld aus ihre Freundin in Winterthur besucht. Dabei nahm sie "Netti" mit; denn Eisenbahnsahren war ihm ein Vergnügen wie kleinen Kindern. Nach ungefähr einem halben Jahr wiederholte sie den Besuch und sagte es dem aufhorchenden Hündchen. In Winterthur ansgelangt, ging meine Frau in Gedanken versunken an dem Haus der Freundin eine gute Strecke weit vorbei. Schließlich sah sie sich nach ihrem kleinen Begleiter um. Wo war er eigentlich? Da sah sie ihn am Gartenportal des Hauses warten! Folglich hatte das liebe Kerlchen alles verstanden und wohlgemerkt.

Ein Redaktor hatte Kunde bekommen von einem Hund, der sprechen könne. Zeitungsschreiber sind sehr erpicht auf Reuigkeiten, namentlich auf interessante Fälle, schon um ihrer Leser willen. Nachdem der Redaktor die Adresse des Hundebesitzers erfahren hatte, suhr er mit seinem Auto an Ort und Stelle. Er wurde eingeführt. Der lohale Hausherr war Forstemeister (Jagdaufseher). Die hübsche Tochter trug Kaffee auf, um es den Herren gemütlich zu machen, indes der Forstmeister aus seiner Pfeise qualmte und den Gast mit Kopszigars

ren bediente. Vor dem altmodischen Kachelsofen kauerte behaglich langgestreckt ein dunkelsbrauner, kurzhaariger Hund, ein sogenannter Dobermann.

Nun kam der Reporter auf den Zweck seines Besuches zu sprechen: er habe von einem

sprechenden Hund gehört.

"Don, komm mal her", rief die Tochter den Hund zu sich, die das Gespräch belauscht hatte. Alsbald stand der Hund auf. Er hatte ungemein seelenvolle Augen, aus denen ein helles Leuchten kam.

"Willst du ein Stück Kuchen?" fragte sie ihn. Don warf den Kopf hoch, sah die Sprescherin an, dann sagte er ganz deutlich "Kuchen

haben".

Der Gast war höchst erstaunt, auch er hatte es deutlich verstanden, was der Hund antwortete.

"Hunger" kam es aus dem schweiswedelns den Tier, dann nochmals: "Auchen haben, Hunger!"

Als dann die Tochter zögerte, stieß der Hund

ein kurzes, ungeduldiges Gebell aus.

"Haben Sie den Hund zum Sprechen ab-

gerichtet?" wollte der Reporter wiffen.

Nun erzählte der Forstmeister die folgende, merkwürdige Geschichte: Don war noch nicht ganz ein Jahr alt. Er hatte oft gehört, daß sein Serr Ruhe gebot, wenn es irgendwo im Hof lärmte. Als wieder einmal die Jagdhunde im Zwinger lärmten, sprang Don aus der Stube und rief deutlich vernehmbar "Ruhe!"

Seit jenem Tag eignete sich der phänomenale Hund weitere Worte an. Der Fall von dem Wunder kam in die Zeitungen. Der sprechende Hund erregte Sensation. Federmann wollte den Hund sehen. Variétés und Zirkusunters

nehmen wollten den Sund kaufen.

Sines Tages nahm man Don mit in die Stadt und kehrte in einer Wirtschaft ein. Unsbemerkt ging der Hund zum Buffet, erhob sich auf die Hinterbeine und rief: "Hunger, Kuschen haben!" Die entsetzte Wirtin bekam eis

nen Ohnmachtsanfall.

Statt den Hund zu verkaufen um schnödes Geld, ging die Förstertochter mit ihm auf Reissen. Don trat als sprechender Hund auf. Der Andrang des Publikums war enorm und die Einnahmen dementsprechend. Seinen eigenen Namen konnte der Dobermann auch sagen; in Amerika kam noch das Wort "Dollar" und in Rußland das Wort "Rubel" hinzu.

In New York vollbrachte Don eine Bra-