

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: 12.01.2026

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

Die schweizerische Handelsflotte.

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

Getreide	837 000	Tonnen
Kohlen	447 000	"
Benzin und andere flüchtige Brennstoffe	390 000	"
Del, Kaffee, Kakao und andere Kolonialwaren	159 000	"
Metalle und andere Rohstoffe für die Industrie	105 000	"
Uebrigte Güter	287 000	"

Gesamte Einfuhr über Seehäfen 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 vollbeladene Güterzüge mit Waren, welche uns Meereschiffe 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 jetzt Genua und Lissabon.

Fast alle Völker, welche Meeresflotten haben, sind in den Krieg verwickelt. Ihre Schiffe können nicht mehr frei auf dem Meere fahren; sie laufen Gefahr, vom Feinde versenkt zu werden. Die Verbindungen mit den überseeischen Ländern sind also unsicher geworden. Auch ungeheuer teuer. Vielleicht können wir auf fremden 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 arbeitslos. 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. Gotthard	mit 8 400	Tonnen
St. Cergue	" 7 600	"
Calanda	" 7 400	"
Säntis	" 6 700	"
Chasseral	" 4 200	"
Maloja	" 2 600	"
Monte Generosa	" 2 300	"

39 000 Tonnen

Diese Schiffe tragen jetzt als Kennzeichen das Schweizerwappen. Sie sind weniger gefährdet als die Schiffe der kriegsführenden Länder. Sie können aber nicht bis zur Schweizergrenze fahren. Und doch haben sie ihre Heimat in der Schweiz. Das schweizerische Schiffsfahrtsamt ist in Basel. Dort sind Namen und Größe der Schiffe usw. eingeschrieben. Wie die Menschen im Bürgerbuch ihrer Heimatgemeinde.

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 gelöscht (ausgeladen). Auf der Rückfahrt nehmen sie Fertigwaren aus der Schweiz nach Uebersee mit: Maschinen, Uhren, Arzneien, Stickerien 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 Allernötigsten 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 Lissabon. Die Waren nach Aegypten, Palästina, Syrien usw. müssen zuerst nach New York und dann um Afrika herum 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 meisten Matrosen Amerikas und Englands dienen jetzt als Soldaten. Gute Schiffsleute zu erhalten ist darum jetzt sehr schwer.

Auch der Transport vom Meer bis in die Schweiz bietet Schwierigkeiten. Wir müssen die Waren selbst in den Meerhäfen abholen.

Mit unsern Eisenbahnwagen und Autos. Zuerst müssen wir aber von Deutschland, Italien, Frankreich, Spanien und Portugal die Erlaubnis für die Durchfuhr haben. Leider können unsere Eisenbahnwagen nicht nach Lissabon fahren. Denn bei den spanischen Eisenbahnen stehen die Schienen weiter auseinander als bei uns. Darum lädt man in Lissabon die Waren zuerst auf Autos. Die fahren 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 helfen. Wir wollen auch sparsam sein. Damit wir alle die schweren Zeiten gut überstehen können.

Joh. Sepp.

Der sprechende Hund.

„Unmöglich!“ werdet ihr ausrufen, liebe Leser. 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 Frauenfeld aus ihre Freundin in Winterthur besucht. Dabei nahm sie „Netti“ mit; denn Eisenbahnfahren war ihm ein Vergnügen wie kleinen Kindern. Nach ungefähr einem halben Jahr wiederholte sie den Besuch und sagte es dem aufhorchenden Hündchen. In Winterthur angelangt, 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 wohl gemerkt.

Ein Redaktor hatte Kunde bekommen von einem Hund, der sprechen könne. Zeitungs-schreiber sind sehr erpicht auf Neuigkeiten, namentlich auf interessante Fälle, schon um ihrer Leser willen. Nachdem der Redaktor die Adresse des Hundebesizers erfahren hatte, fuhr er mit seinem Auto an Ort und Stelle. Er wurde eingeführt. Der lokale Hausherr war Forstmeister (Jagdaufseher). Die hübsche Tochter trug Kaffee auf, um es den Herren gemütlich zu machen, indes der Forstmeister aus seiner Pfeife qualmte und den Gast mit Kopfzigar-

ren bediente. Vor dem altmodischen Kachelofen kauerte behaglich langgestreckt ein dunkelbrauner, 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. Als bald stand der Hund auf. Er hatte unheimlich seelenvolle Augen, aus denen ein helles Leuchten kam.

„Willst du ein Stück Kuchen?“ fragte sie ihn. Don warf den Kopf hoch, sah die Sprecherin 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 schweißwedelnden Tier, dann nochmals: „Kuchen haben, Hunger!“

Als dann die Tochter zögerte, stieß der Hund ein kurzes, ungeduldiges Gebell aus.

„Haben Sie den Hund zum Sprechen abgerichtet?“ wollte der Reporter wissen.

Nun erzählte der Forstmeister die folgende, merkwürdige Geschichte: Don war noch nicht ganz ein Jahr alt. Er hatte oft gehört, daß sein Herr 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. Jedermann wollte den Hund sehen. Varietés und Zirkusunternehmen wollten den Hund kaufen.

Eines Tages nahm man Don mit in die Stadt und kehrte in einer Wirtschafft ein. Unbemerkt ging der Hund zum Buffet, erhob sich auf die Hinterbeine und rief: „Hunger, Kuchen haben!“ Die entsetzte Wirtin bekam einen Ohnmachtsanfall.

Statt den Hund zu verkaufen um schnödes Geld, ging die Förstertochter mit ihm auf Reisen. 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-