

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Band: - (1947)

Artikel: Einfuhr, Ausfuhr und Verkehrswege
Autor: [s.n]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-988775>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

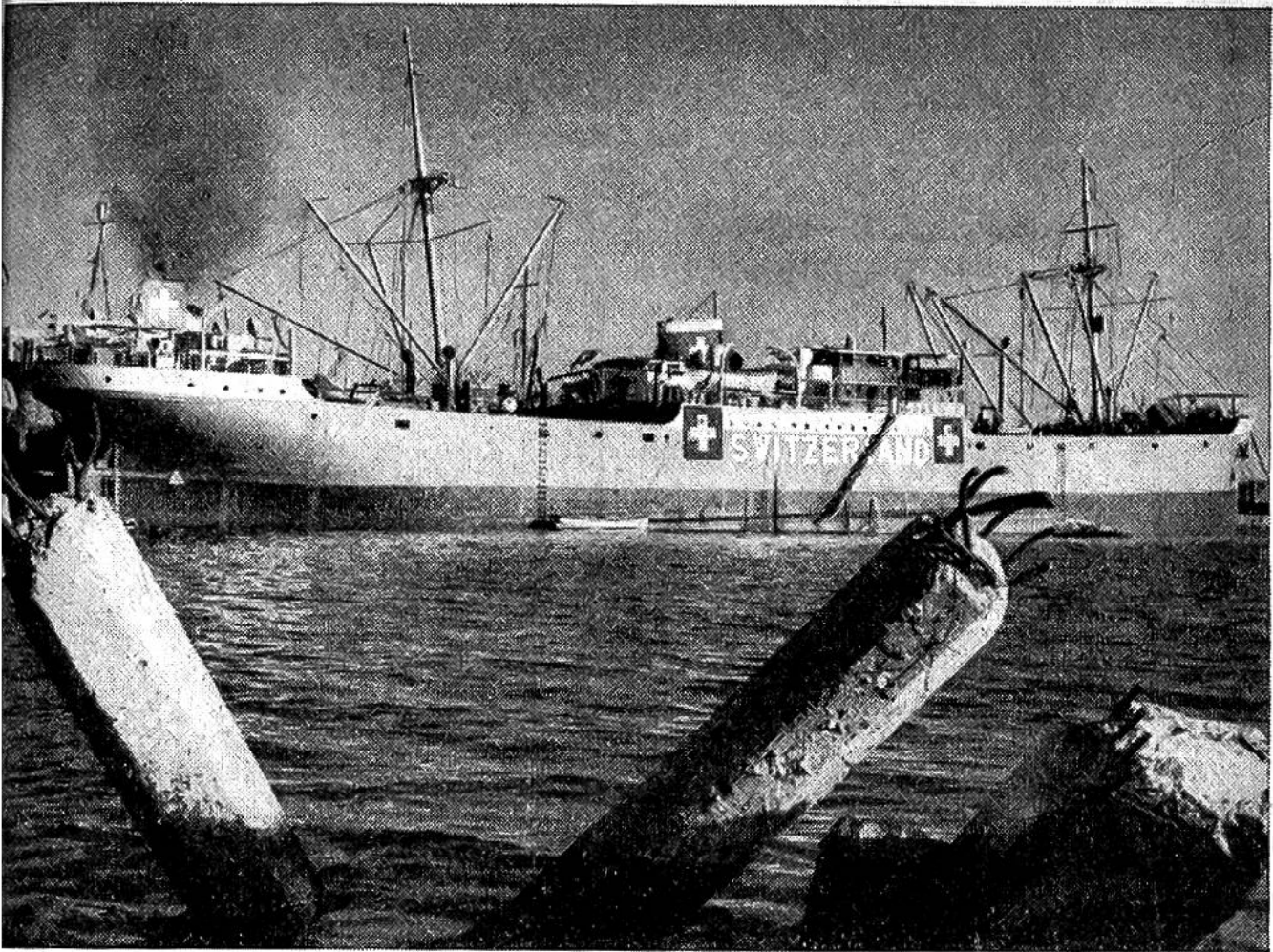
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.10.2024

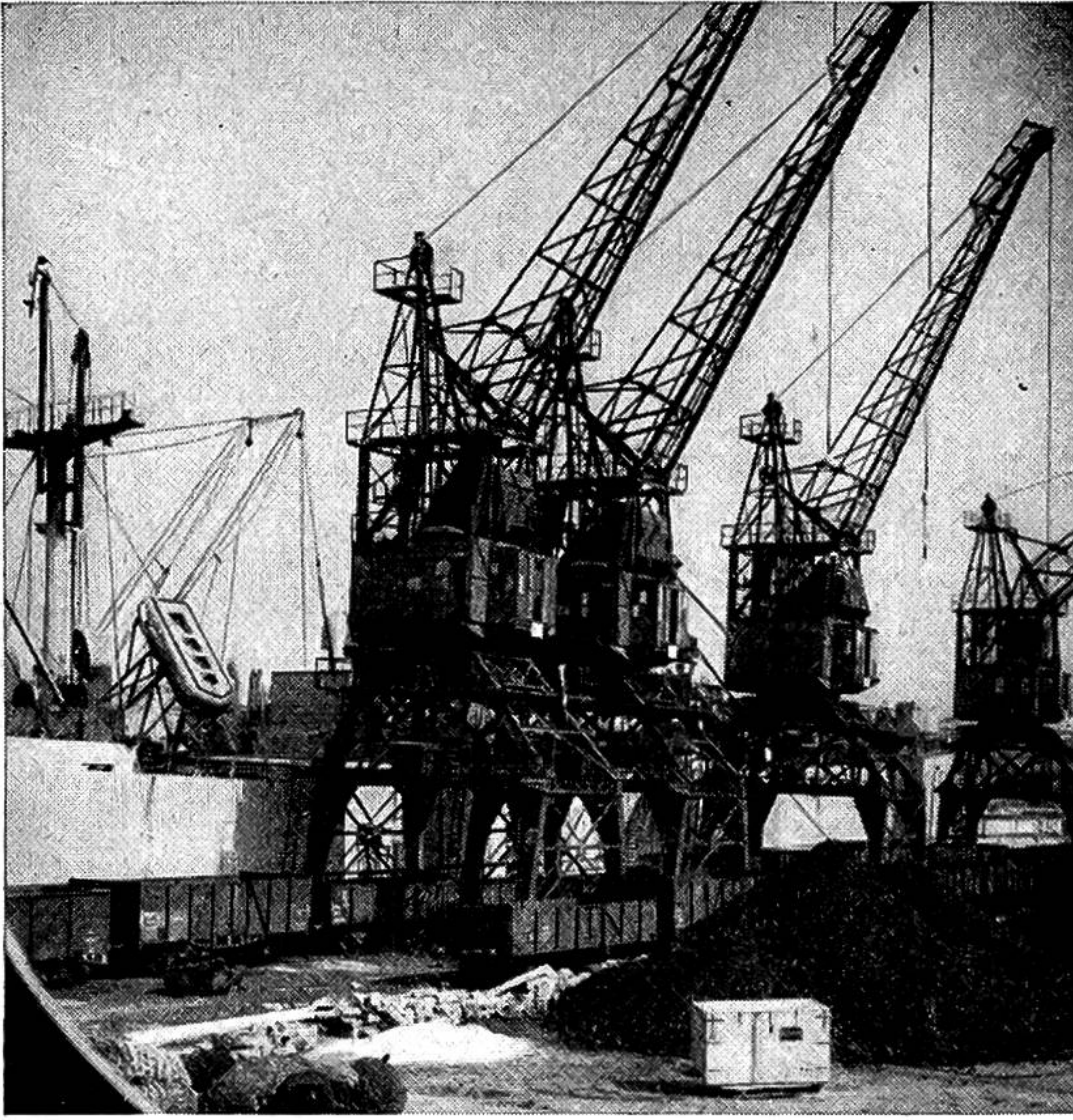
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Das Motorschiff „Säntis“, welches durch zwei Sulzer-Dieselmotoren von je 1200 PS angetrieben wird, ist mit einer Ladung von Zucker, Kaffee, Kakao und Tabak in Toulon eingetroffen.

EINFUHR, AUSFUHR UND VERKEHRSWEGE.

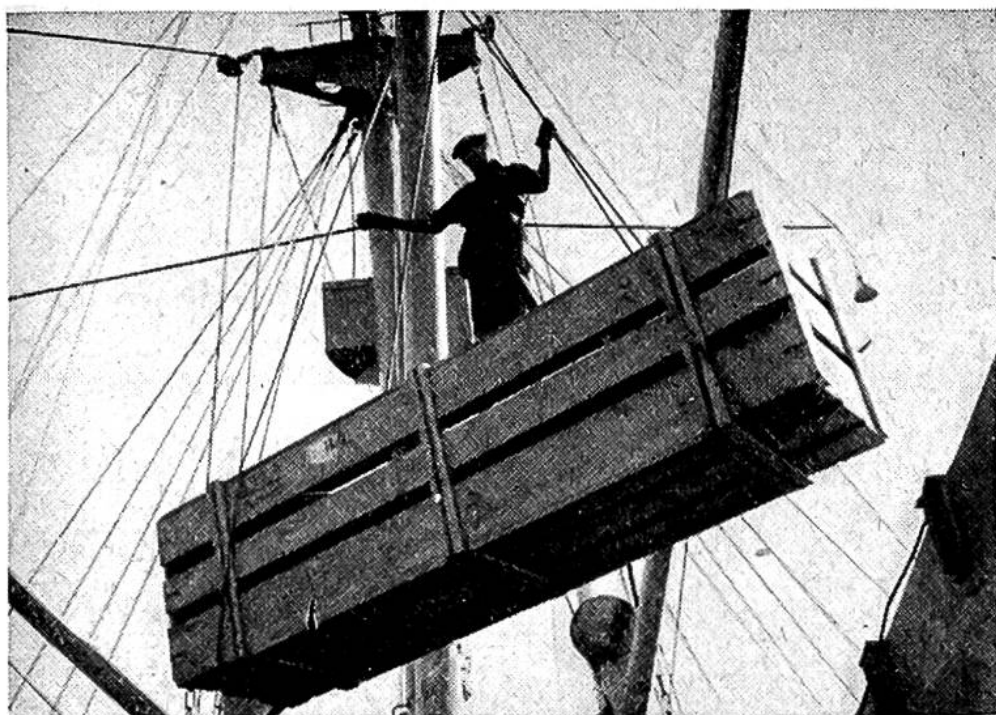
Der Wohlstand, der schon vor dem Krieg in der Schweiz herrschte, liegt keineswegs in einem natürlichen Reichtum unseres kleinen Landes begründet; dieses ist im Gegenteil ausgesprochen rohstoffarm, und aus dem Ertrag unserer Landwirtschaft kann nur ein kleiner Teil unserer Bevölkerung ernährt werden. Viele unserer Nahrungsmittel und die Rohstoffe zur Herstellung zahlreicher Gebrauchsgüter müssen aus dem Ausland eingeführt werden. Die Gegenwerte für diese Einfuhr beschafft sich die Schweiz teilweise durch Dienstleistungen gegenüber dem Ausland, indem schweizeri-



Im Hafen von Marseille wird aus Amerika eingetroffene Kohle durch grosse Krane direkt in schweizerische Eisenbahnwagen umgeladen.

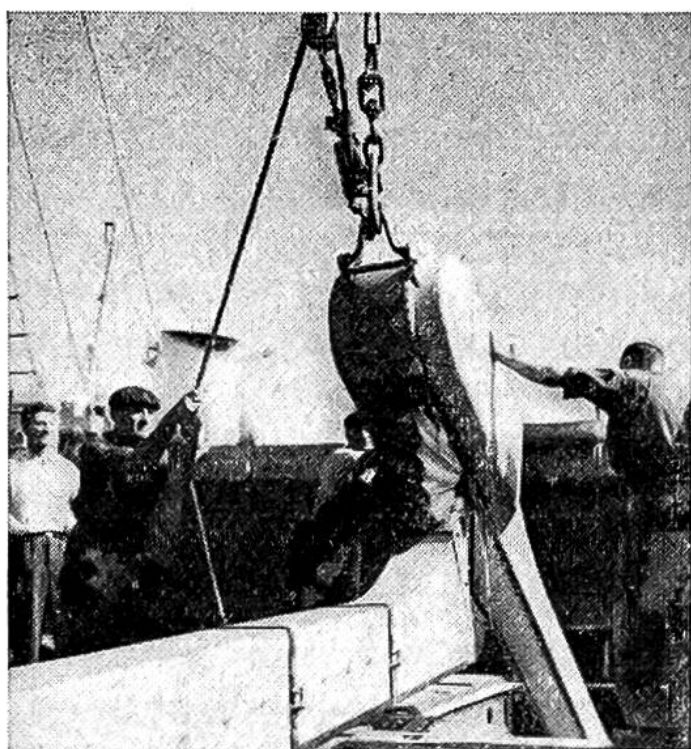
sche Unternehmungen Transporte für ausländische Auftraggeber durchführen, Bank- und Versicherungsgeschäfte abwickeln oder Fremde in unseren Hotels beherbergen. Zu einem grossen Teil aber besteht unsere Leistung gegenüber unsern ausländischen Rohstofflieferanten darin, dass unsere Industrie die eingeführten Rohstoffe zu hochwertigen Produkten verarbeitet und diese wieder ausführt. Unser Wohlstand beruht deshalb in beträchtlichem Ausmass auf dem Erfindungsgeist und dem unermüdlichen und zuverlässigen Arbeitswillen unseres Volkes.

So ist es uns möglich, in grossen Mengen Rohmetalle, Baumwolle, Wolle, Häute und Felle, Kakaobohnen, Kohle usw.



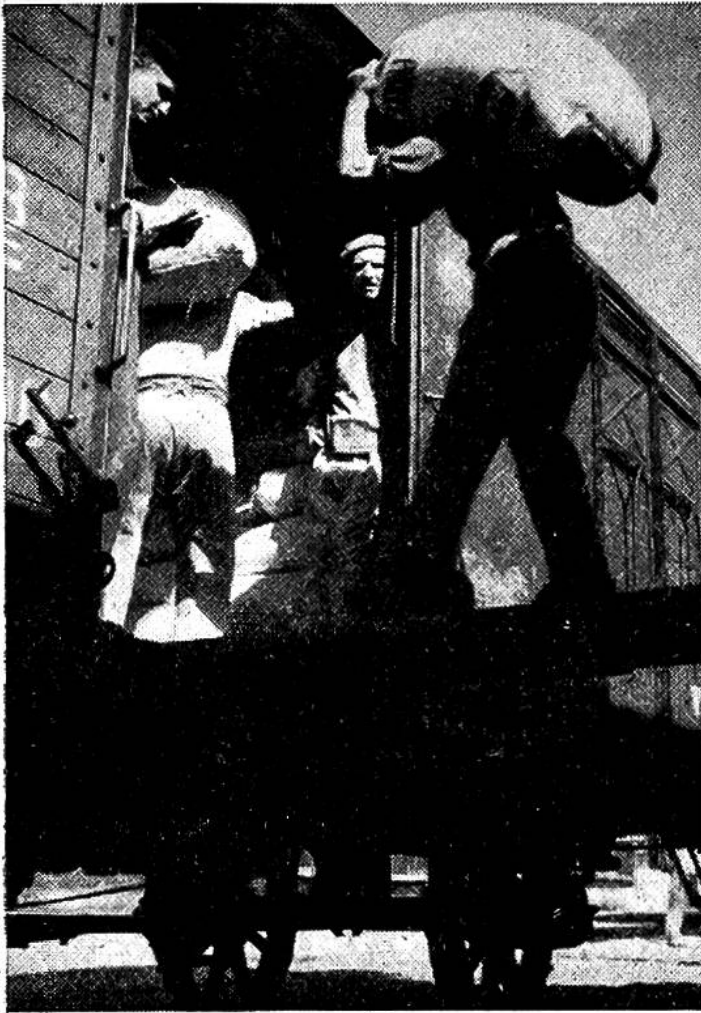
Schweizerische Exportgüter werden im Seedampfer verstaut. Da der Kranführer von seinem Standort aus nicht in den Laderaum sieht, gibt ihm der Mann auf der Kiste durch Zeichen an, wie er die Last bewegen soll; diese Zusammenarbeit erheischt viel Übung.

zu importieren und in Form von Uhren, Maschinen, Instrumenten, Textilien, Schuhen, Schokolade, Chemikalien und



Heilmitteln wieder auszuführen; die Veredelung der Rohstoffe durch Verarbeitung zu Qualitätsprodukten vermag aus einem Kilo eingeführten Rohmaterials im Wert von einem Franken Erzeugnisse im Werte von nahezu zehn Franken zu schaffen.

Mit einem „Redler“ – einer Art Kettenbagger – wird das Getreide aus dem Seedampfer in kürzester Zeit herausgeholt und in Eisenbahnwagen verladen.



Mühsam wird Sack um Sack der für die Schweiz in Toulon eingetroffenen Kolonialwaren in die Waggonen getragen.

Diese einzigartigen Verhältnisse machen jedoch unser Land und sein Wohlergehen, ja seine wirtschaftliche Existenz überhaupt, von den europäischen und überseeischen Rohstoffgebieten abhängig. Insbesondere kommt den Verkehrswegen dorthin eine überragende Bedeutung zu. Dies ist uns während des vergangenen Kriegs recht deutlich zum Bewusstsein gekommen, als unser Land inmitten des belagerten Kontinents oft fast völlig von seinen Rohstofflieferanten abgeschnitten war.

Nicht weniger wichtig ist für unsere besonders gearteten Verhältnisse

die Frage, was wir für unsere Transporte zu zahlen haben. Unsere Produkte müssen sich auf dem Weltmarkt gegen die ausländische Konkurrenz behaupten; je geringer die Frachtkosten auf unseren Rohstoff-Importen und Warenexporten sind, desto besser können wir auf dem Weltmarkt den Wettbewerb bestehen. Erfahrungsgemäss ist meist der Schiffstransport die billigste Beförderungsweise; für die Verfrachtung von Massengütern wie Getreide und Kohle von Übersee ist das Seeschiff überhaupt das einzige in Betracht fallende Transportmittel. Es handelt sich demnach bei unsern Importen stets darum, die Güter auf dem Wasserweg so nahe als möglich an unsere Landesgrenze heranzubringen. Bis zum Kriegsausbruch im Jahre 1939 war dies durch die



Baumwolle und Reis werden auf dem Hafenuai in schweizerische Bahnwagen geladen.

Schiffahrt auf dem Rhein bis Basel möglich, und mehr als ein Drittel unserer gesamten Einfuhr gelangte auf diesem Wege zu uns. Im Krieg aber, als die Nordseehäfen durch Blockade und Kriegshandlungen gesperrt waren, musste die Schweiz froh sein, ihren Überseeverkehr über Genua, Toulon, Marseille, Barcelona und Lissabon und von diesen Orten mit der Eisenbahn in unser Land leiten zu können. Unsere Bilder zeigen, wie in Marseille und Toulon unmittelbar nach Kriegsende Rohstoffe für die Schweiz ausgeladen und Exportgüter nach Übersee im Seedampfer verstaut werden. Durch den Krieg sind die Umschlagseinrichtungen in diesen Häfen arg mitgenommen worden, so daß das Aus- und Einladen noch mit grossen Schwierigkeiten und Zeitverlust verbunden ist. Unsere Darlegungen zeigen, welche Bedeutung der Wiedereröffnung der Rheinschiffahrt bis Basel für unsere gesamte Wirtschaft zukommt; mit dem Eintreffen der ersten Rheinschiffe im Basler Rheinhafen im Frühjahr 1946 hat unser



Ein Soldat der Garde maritime bewacht eines der Warenlager, die das Internationale Rote Kreuz im Hafen von Toulon errichtet hat.

Land seinen direkten Zugang zum Weltmeer und damit seine lebenswichtige Verbindung zu den Rohstoffgebieten wieder erhalten.

DIE LANGOHR-FLEDERMAUS.

Wer an warmen Sommerabenden eine Fledermaus in ihrem bezeichnenden Zickzackflug um Häuser, alte Bäume oder Waldränder schwirren sieht, der denkt wohl kaum daran, dass es allein bei uns in der Schweiz über zwanzig verschiedene Arten dieser Abendflatterer gibt, die so verschieden voneinander sind wie etwa Löwe und Tiger oder Wolf und Fuchs. Einer der eigentümlichsten Vertreter der einheimischen Fledermäuse ist das Langohr, das seinen Namen wahrhaftig nicht zu Unrecht trägt: die Ohren dieses eifrigen Insektenjägers sind so breit, dass sie sich auf der Oberseite des Kopfes berühren, und in ihrer Länge ist diejenige des Kopfes fast dreimal enthalten! Diese hauchdünnen Ohren sind so unheimlich feine Sinnesorgane, dass man sich fragen muss, wie ein so empfindliches Geschöpf überhaupt zu seinem Schlaf kommen