

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 22 (1919-1920)

Artikel: Genuas weltwirtschaftliche Bedeutung für die Schweiz
Autor: Benziger, C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-750148>

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: 05.05.2025

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

GENUAS WELTWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG FÜR DIE SCHWEIZ

Eine alte Redensart bezeichnet die Schweiz als die Drehscheibe Europas. Dieser Vergleich trifft nur insofern zu, als die Schweiz für eine solche Verkehrspolitik *selbst* eintritt; die Geschichte lehrt uns vielmehr, dass unsere Nachbarn es immer versucht haben, unsere natürlichen Verkehrsvorteile uns strittig zu machen. Von den großen westöstlichen Linien berührt einzig der Paris-Simplon-Orient Express die Schweiz; nur mit Mühe lässt sich der durch die Jahrhunderte herausgebildete internationale Nordsüdverkehr durch die Schweiz aufrecht erhalten. Und doch kann nicht genug betont werden, dass der natürlichste Weg, der Mitteleuropa mit dem Süden verbindet, über die Schweiz geht. Handel und Verkehr im Vereine mit den Behörden werden in der Folge noch in erhöhtem Maße und in gegenseitigem Einvernehmen daran arbeiten müssen, dieser für unsere Volkswirtschaft so überaus wichtigen vertikalen Verkehrsader die nötige Anerkennung zu verschaffen.

Wir müssen unsere schweizerische Drehscheibe auf denjenigen Punkt einstellen können, der uns in der nächsten Zukunft die größten Vorteile bringt. Durch die Betonung eines so bedeutsamen Verkehrsmomentes soll aber nicht die einseitige Ausbildung des über die Schweiz geleiteten internationalen Verkehrs befürwortet werden, im Gegenteil, unser Bestreben hat darnach zu gehen, dass dem schweizerischen und internationalen Handel die Möglichkeit geboten wird, möglichst frei zu disponieren und einzig auf die billigste und relativ kürzeste Strecke sehen zu können. Als Binnenland genießt unser Staat den großen Vorteil, im Weltverkehre den Wettbewerb der bedeutenden Hafenplätze walten lassen zu können, die Seestaaten werden jederzeit bereit sein, im Interesse ihrer Schifffahrt und Häfen gute und direkte Verbindungen mit der Schweiz zu unterhalten.

Wenn man bedenkt, dass ungefähr ein Drittel unserer gesamten Einfuhr aus überseeischen Ländern stammt, und dass diese Waren ungefähr den Wert einer Milliarde ausmachen, dann darf man sich schon fragen, ob nicht derjenige, der unserem Lande die Zufuhr am meisten erleichtert, auch eine gewisse Bevorzugung unsererseits erfahren darf. Unser Streben sollte darauf ausgehen, uns einen

möglichst starken internationalen Transitverkehr, durch den sich der Verkehr mit den Seestädten von selbst regeln wird, zu sichern. Dieser ist es auch, der heute der Schweiz noch am meisten fehlt. Unsere Bahnen kennen keine besseren Einnahmen, als diese; nirgendwo fällt die Theorie vom längsten Parcours so in die Wagschale wie hier. Dieser Verkehr darf, wir wiederholen es, nicht einseitig orientiert werden, er soll nur die natürlichen Grundlagen im richtigen Maße ausnutzen und damit die Basis zu einem möglichst ausgedehnten Netze schaffen.

Unsere wichtigste und natürlichste Verbindungsstraße mit dem Meere ist und bleibt der Rhein, Land- und Wasserweg spielen hier eine große Rolle. Diese Hauptlinie, an deren Aufblühen außer den Uferstaaten vor allem das tonangebende England sein hohes Interesse hat, kann aber unseres Erachtens nur dann zu vollem Ertrage kommen, wenn der Gegenpunkt der Nordseehäfen wieder am Meere liegt, wenn eine Transitlinie geschaffen wird, auf der ein freier Verkehr in beiden Richtungen einsetzen kann. Basel bildet wie Mannheim nur eine Etappe dieser mächtigen Grundlinie, ihre natürliche Endstation ist Genua. Wenn wir uns einmal recht bewusst sind, welchen strategischen Wert im wirtschaftlichen Sinne eine solche Operationsbasis mit sich bringt, dann dürfte es auch ein Leichtes sein, alles Nebensächliche zweckmäßig einzuordnen. Gute Anschlüsse der übrigen für die Schweiz besonders in Betracht fallenden Welthäfen werden sich jederzeit erzielen lassen, da auch ihnen aus einer derartigen Sammelstellung der Schweiz nur Nutzen erwachsen kann.

Die Schweiz, als im „Schnittpunkte“ der Hinterlandssphären der großen europäischen Meerhäfen liegend, wird sich infolgedessen immer mehr zu einem zentraleuropäischen Umschlagplatz ausgestalten lassen.¹⁾ Gotthard, Simplon, Splügen werden nebeneinander gut bestehen können, wenn wir einmal zur Überzeugung gelangen, dass in der internationalen Verkehrspolitik nicht *regionale* Werbearbeit geleistet werden darf, sondern dass es hier nur *ein* Bestreben gibt, einen möglichst starken Güter- und Fremdenstrom *nach der Schweiz* als solchen zu locken; die Verteilung in unserem kleinen Lande wird sich von selbst ergeben.

¹⁾ Vgl. W. Jenne, *Volkswirtschaftliche Erörterungen über eine schweizerische Meerschiffahrt*, Basel 1919.

Helfen wir Alle am Ausbau der Verbindung der drei großen Rheinhäfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam mit Genua! Ein Wille, der in der breiten Masse und bei allen Interessenten Wurzel fasst, hat alle Chance, sich durchzusetzen. Hamburg, Havre und Marseille werden sich von selbst einem solchen Systeme angliedern, sie sind es zum Teile schon. Bieten wir unserer und der auf diese Vertikale angewiesenen Kaufmannschaft der andern Staaten Gelegenheit, ihre Ex- und Importe je nach Belieben über diesen Leitweg zu dirigieren. Es wird damit nicht nur der schweizerischen Landesversorgung, die heute immer noch in einer gewissen Abhängigkeit steht, großer Nutzen erwachsen, auch das Wirtschaftsleben der Grenzstaaten wird durch eine derartige Verkehrserleichterung reichen Gewinn ernten. Nicht die Zwangsreglung des Verkehrs ist für die Zukunft ausschlaggebend, sondern die Anpassung des Verkehrs an die stets wechselnden Handelskonjunkturen. Die Industrie des Hinterlandes will ihre Rohstoffe unabhängig von den nationalen Häfen da beziehen, wo ihr jeweils die vorteilhaftesten Bedingungen geboten werden. Dasselbe gilt auch von der Lebensmittelversorgung: wir werden in Zukunft unser Getreide bald über Rotterdam, bald über Genua, bald über Marseille hereinbringen wollen, je nach den Frachtkosten. Nicht das einseitige Interesse eines Hafens darf bei einem für die Schweiz so bedeutungsvollen Verkehrsaufbau maßgebend sein, erst mit dem Zusammenwirken der verschiedenen Interessenten wird sich eine alle Teile befriedigende Lösung finden lassen; die Schweiz soll auch da die vermittelnde Rolle übernehmen, indem sie günstige Verbindungen nach verschiedenen Seiten fördern hilft.

Eine gut ausgebaute Gotthardlinie mit einem ebenso hochentwickelten Anschlussnetz in Italien, speziell mit einer den modernen Anforderungen mehr entsprechenden Hafenanlage in Genua dürfte eines der bedeutsamsten Verkehrspostulate für die nächste Zukunft sein. Diese Forderung wird heute auch viel leichter geltend gemacht werden können, nachdem Aussicht besteht, die im unglücklichen Gotthardvertrag festgelegten Abmachungen zum Teile abändern zu können.¹⁾ Die Häfen von Rotterdam, Amsterdam und

¹⁾ Die am 14. Januar 1920 in Rom stattgefundene Konferenz der italienischen Interessenten hat zwar eine für die Schweiz nicht gerade günstige Stellung eingenommen. Sofern die Schweiz eine noch größere Handlungsfreiheit für ihre

Antwerpen werden auch in Zukunft die natürlichen Verladestationen in der Nordsee bleiben und indirekt ihre Waren der Gotthardlinie zuführen. Inwieweit Havre, Bremen und Hamburg ihre frühere Bedeutung für uns wieder gewinnen werden, lässt sich heute nicht sagen. In jedem Falle haben auch sie die Rheinlinie zur Basis. England und seine Kolonien werden sicherlich sich derselben in reichem Maße bedienen. Die vermehrte Heranziehung des süd-deutschen Transitverkehrs bildet immer noch ein angelegentliches Studium unserer Verkehrspolitiker. Umgekehrt sollte man glauben, dass auch Italien alles tun wird, um den kürzesten Landweg nach Mitteleuropa möglichst auszunützen. Schließlich ist die Lage der Häfen von geringerer Bedeutung als ihre kürzeste und billigste Verbindung mit dem Hinterlande. Das weiß Italien und speziell die oberitalienische Geschäftswelt sehr wohl, ihre Interessen decken sich hier vollständig mit den unsrigen. Nur durch billige Frachten wird der italienische Export und unsere Industrie konkurrenzfähig bleiben können. Fiskalische Maßnahmen haben hier vor den wirtschaftlichen Vorteilen zurückzutreten. Genua bildete für die Schweiz von jeher einen bedeutenden Umschlagplatz für Getreidefrachten aus Südamerika und den Gegenden des Schwarzen Meeres. Ein heftiger Konkurrenzkampf, der darob mit Marseille entstand, blieb unentschieden bis zum Tage, da Rotterdam auf den Plan trat und dank der billigen Frachten uns russisches und rumänisches Getreide zu wesentlich günstigeren Bedingungen zuführen konnte. Daneben scheint Marseille auch heute noch in unserer Ausfuhr nach Süd- und Ostasien eine maßgebende Stellung eingenommen zu haben, während Genua sich mehr mit den südamerikanischen Transporten und der Kohleneinfuhr zu befassen hatte. Nach Beendigung des

Tarifpolitik auf der Gotthardbahn anstreben wollte, wird sie italienischerseits auf Widerstand stoßen. Dagegen betrachtet Italien seit Kriegsende den Gotthardverkehr nicht nur vom Standpunkte des italienisch-deutschen Handels aus, sondern wünscht, dass auch für die Verbindung mit dem linken Rheinufer Tarifvergünstigungen im Transit durch den Gotthard geschaffen werden. Das bei diesem Anlasse erschienene italienische Memorial verdient unsere volle Beachtung. Es zeigt uns, wo gemeinsame Arbeit einsetzen kann, eine beide Teile befriedigende Lösung ist durchaus nicht ausgeschlossen. Ein erster Anfang hiezu bildet die eben eingeführte direkte Schnellzugsverbindung Holland-Italien via Gotthard. Es steht zu hoffen, dass dem Personenverkehr recht bald der noch viel wichtigere regelmäßige Frachtverkehr folgen wird.

Weltkrieges wird dieser Kampf zweifellos von neuem entbrennen; hoffen wir, dass die Schweiz aus den beidseitigen Bestrebungen nach einer technischen Vervollkommenung für sich einigen Nutzen ziehen kann, denn dafür, dass beide Häfen nebeneinander noch lange Platz haben werden, ist reichlich gesorgt, besonders dann, wenn die Binnenschifffahrt auch im Mittelmeer größere Dimensionen annehmen wird.¹⁾

Es ist leider nicht möglich, mit Hilfe unserer schweizerischen Statistik eine Übersicht über die schweizerische Hafenfrequenz aufzustellen. Einige wenige Angaben aus neuester Zeit über Genua bringen die amtlichen Berichte der „Fero“, schweizerisches Amt für ausländische Transporte, das ein eigenes Bureau in Genua besitzt.²⁾ Inwieweit die Hafenstatistiken anderer Staaten über die schweizerische Frequenz Aufschluss geben können, bleibt dahingestellt. Für die Vergangenheit hat eine solche Statistik übrigens keine große Bedeutung; diese wächst erst im Hinblick auf die Zukunft, sofern man sich in der Schweiz überhaupt mehr für verkehrspolitische Probleme interessieren wird. Je nachdem man das Monopolsystem bei uns oder andern Staaten beibehält, kann die Hafenfrage mit den zahlenmäßigen Belegen für die Landesversorgung ein für alle Kreise höchst aktuelles Thema werden. Aber auch der Vergleich mit den *heutigen* Hafenstatistiken kann uns keinen absolut befriedigenden Aufschluss geben, die Zufallsfaktoren spielen darin eine viel zu bedeutende Rolle. Die letzte vor dem Kriege erhältliche Statistik hat nur insofern einiges Interesse, weil wir daraus wenigstens die ziffernmäßige Verteilung eines Teiles der *europäischen* Ein- und Ausfuhr entnehmen können. Der gesamte *Auslandverkehr* der für die Schweiz besonders wichtigen Häfen gibt nachfolgendes Bild:

¹⁾ Die Ligue maritime française besitzt in der Schweiz eine eigene Agentur, die Handel und Industrie für den Seeverkehr über Frankreich zu gewinnen sucht. Vor allem besteht großes Interesse für das Projekt Suisse-Océan, dem scheinbar auch die französischen Behörden sympathisch gegenüberstehen. Italienischerseits entwickeln auch die Italo-Svizzera und die Navigazione generale italiana in der Schweiz eine rege Tätigkeit.

²⁾ Das Bureau wurde 1915 von den eidgenössischen Behörden ins Leben gerufen. Ende 1915 ging dasselbe an die S. S. S. über, von der es seither die Fero übernahm.

	Angekommen in 1000 Reg.-Tonnen	Abgegangen in 1000 Reg.-Tonnen
Rotterdam (1913)	12,302	12,196
Amsterdam "	2,402	2,391
Antwerpen (1912) ¹⁾	13,757	13,722
Havre "	4,440	4,584
Marseille "	8,738	8,492
Genua "	5,847	5,787
Triest (1913)	5,354	3,460
Hamburg "	12,997	13,192
Bremen "	1,511	1,506

Die Rangordnung der einzelnen Häfen im Verhältnisse zu der Menge der im Jahre 1912 ein- und ausgeschifften Waren lautet: Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Marseille, Genua, Bremen, Havre, Amsterdam, Triest. Von diesen Städten ist Genua schon in gewöhnlichen Zeiten mit an erster Stelle unter den für die Schweiz wichtigen Häfen gestanden. In der Konkurrenz um die Versorgung Mitteleuropas trugen allerdings die Nordseehäfen den Sieg über die Mittelmeerhäfen mit 76 gegen 24 % davon. Nichtsdestoweniger kann heute schon mit Bestimmtheit gesagt werden, dass Genua in der Folge Manches von dem Verlorenen wieder eingeholt hat und noch einholen wird, besonders wenn man diese Bestrebungen schweizerischerseits richtig unterstützen wird. Dass man heute schon von einem schönen Erfolg sprechen kann, steht über alle Zweifel. Die Hafenstatistik von 1916 führte für Genua an Einfuhr nach der Schweiz allein 121,414 Tonnen Getreide auf, 5929 Tonnen Baumwolle, 3760 Tonnen Wolle, 98,644 Tonnen Phosphate gegenüber einer Gesamteinfuhr von wenig über 50,000 Tonnen im Jahre 1913. Eine in neuester Zeit der Presse bekannt gegebene Statistik ergänzt diesen flüchtigen Einblick um weitere bemerkenswerte Ziffern. Die Gesamteinfuhr nach der Schweiz über Genua betrug im Jahre 1919 587,716 Tonnen, von denen 78,859 auf Kohlen, 340,058 auf Getreide, 16,469 auf Baumwolle, 92,883 auf Lebensmittelprodukte entfallen. Unter den Lebensmittelprodukten wiederum sind es vor allem Mais, Hafer, Zucker und Kakao, die in großen Mengen ein-

¹⁾ Wegen der Besonderheit der belgischen Schiffsvermessung sind die Zahlen für Antwerpen gegenüber den Zahlen für die Häfen der meisten anderen Staaten um etwa 15 % zu hoch.

gingen. Nicht unbedeutend ist auch die Petroleinfuhr. Die Zufuhr ist keine gleichmäßige, die Getreidetransporte finden immerhin ziemlich regelmäßig statt, sie erreichten in letzter Zeit oft bis 100 Wagen und mehr pro Tag und wurden auf der Linie Genua-Pino (Luino) eingeführt.

Von der Gesamteinfuhr im Jahre 1913 (6,214,184 Tonnen), die wir hier zum Vergleiche noch heranziehen, entfallen nicht weniger als 30 % auf Kohle, die Gesamtausfuhr des nämlichen Jahres (1,231,882 Tonnen) erreichte kaum einen Fünftel dieses Umsatzes, ein Beweis, dass Genua sich für den internationalen Export noch viel zu wenig bemüht hat.¹⁾ Beträchtlich ist die Zahl der ein- und ausfahrenden Passagiere, 1913 waren es 393,000, von denen wiederum weitaus die meisten italienische Staatsangehörige gewesen sind. Ein Vergleich der Verwendbarkeit der übrigen italienischen Häfen für die Schweiz fällt ohne weiteres zugunsten Genuas aus, Triest kam von jeher für die Schweiz nur in geringem Maße in Betracht. 1912 kursierten zwischen Triest und der Schweiz 1581 Wagen, von denen 1062 für die Einfuhr, speziell von Baumwolle, benutzt worden sind. Es sei aber doch bemerkt, dass auch der Verkehr mit Triest ein zwar langsam, aber stetig ansteigender gewesen ist. Heute ist der Hafenverkehr in Triest freilich ungefähr auf die Hälfte des Verkehrs im Jahre 1913 herabgesunken. Livorno diente während des Krieges als Löschplatz bei starker Überlastung des Genueser Hafens, an eine dauernde und vermehrte Inanspruchnahme dieses Hafens durch die Schweiz ist wohl kaum zu denken.²⁾

Wenn auch Genua in Vorkriegszeiten und noch mehr während des Weltkrieges und jetzt in der Übergangsperiode eine bedeutende Stellung im überseeischen Verkehr der Schweiz eingenommen hat und noch einnimmt, so droht dem Hafen bereits schon heute wieder von verschiedenen Seiten eine starke fremde Konkurrenz, die ihm das mühevoll Erworbene streitig macht. Es wird der gemeinsamen Aktion bedürfen, sollen wir uns wirklich der natürlichen Vorteile bedienen können, die uns dieser Hafen bietet. Dadurch dass Italien

¹⁾ Bis zum Jahre 1924 soll die Leistungsfähigkeit des Hafens auf 10 Millionen Tonnen erhöht werden, 1913 betrug dieselbe nur 7¹/₂ Millionen Tonnen.

²⁾ Der Hafen von Savona soll zur Versorgung der Schweiz mit amerikanischer Kohle dienstbar gemacht werden, nachdem der Hafen von Genua zurzeit derart überlastet ist, dass an einen regelmäßigen Abtransport nicht gedacht werden kann.

laut Versailler Vertrag auch in der Rheinschiffahrtskommission vertreten sein wird, dadurch dass wir durch die Gotthard- und Simplonkommission stets in enger Fühlung mit den italienischen Interessenten stehen, sollten die nötigen Vorbedingungen zu gemeinsamer Verständigung geschaffen sein.¹⁾ Die neugegründete schweizerisch-italienische Handelskammer in Genua, das erweiterte Konsulat in Mailand, unser verdienter Konsul in Genua sollten hiefür ebenfalls von einiger Mithilfe sein. Allein eine sorgfältige Hafenstatistik, die durch die Presse bekannt gegeben würde, vermöchte die schweizerische Öffentlichkeit vielleicht besser von der Notwendigkeit eines gemeinsamen Einvernehmens zu überzeugen, als die generellen Communiqués der Gegenwart.

Schon in einem Übereinkommen vom Oktober 1919 wurden allerlei wichtige Vereinbarungen betreffend die rationellere Ausnützung des Hafens für den schweizerischen Verkehr getroffen. Nach einer offiziellen Mitteilung waren die Verhandlungen zwischen dem vom italienischen Staate anerkannten Hafenkonsortium, in dem Staat und Behörde stark vertreten sind, und das bereits seit 1903 in Tätigkeit ist, und Delegierten des Bundesrates in der Hauptsache mit Rücksicht auf die in Genua einlangenden Monopolwaren gepflogen worden. Bindende Verpflichtungen von Staat zu Staat sind bei diesem Anlasse nicht eingegangen worden, wie wohl unseres Erachtens gerade in dieser Hinsicht gewisse Garantien verlangt werden sollten. Einige schweizerische Genossenschaften haben sich außerdem noch durch besondere Verträge ihre Position gesichert. Ob anlässlich der Erneuerung des Handelsvertrages mit Italien in dieser Hinsicht feste Abmachungen erzielt werden können, lässt sich heute noch nicht sagen, jedenfalls werden die maßgebenden Instanzen bei diesem Anlasse das Problem in Berücksichtigung ziehen müssen. In Italien ist es hauptsächlich das Verkehrsministerium, das sich mit den Hafenfragen beschäftigt, das Marineministerium kommt erst in zweiter Linie hiefür in Betracht.

¹⁾ Der schweizerische Standpunkt in der Adriafrage darf dabei auch nicht übersehen werden. Das italienische Bestreben, die Nordadria in leistungsfähige Transithäfen umzuwandeln, kann hier nur fördernd wirken, die Verbindungen mit dem Orient sind die kürzesten. Es fehlt nur noch die Strecke Maienfeld-Mals, um auch diese wertvolle Verkehrsader zu eröffnen. Vergl. dazu *Eine schweizerische Adriabahn*, Basel 1910, und *Die Rheinquellen*, Organ für schweizerische und süddeutsche Wasserwirtschaft, Jahrg. 15, Nr. 1—3, Basel 1920.

Die schweizerischen Postulate gegenüber Genua sind heute ziemlich zahlreich, und es ist anzunehmen, dass Italien auch der Schweiz gegenüber mit einer schönen Reihe von Wünschen aufzurücken wird. Was den Ausbau der Zufahrtslinien betrifft, hat daselbe in neuerer Zeit eher eine Verzögerung erfahren. Die Arbeiten an der sogenannten Direttissima Mailand-Genua, wie auch im neuen Mailänder Centralbahnhof, sind nicht zum wenigsten infolge der Arbeiterschwierigkeiten stark in Rückstand gekommen. Es besteht jedoch die feste Absicht, dieselben demnächst wieder aufzunehmen. An einen Ausbau der Doppelspur in der Richtung nach Genua ist vorderhand nicht zu denken, da die italienischen Staatsbahnen noch andere kostspielige Aufgaben zu erfüllen haben, die für sie dringlicher sind.

Um so erfreulicher sind dagegen die Aussichten betreffend der baldigen *Elektrifizierung* der Linien Chiasso resp. Luino-Genua und Iselle-Genua. Schweizerischerseits hat man am Gotthard und Simplon in letzterer Zeit bereits grosse Fortschritte gemacht. Die Strecke Erstfeld-Bellinzona soll in diesem Jahr noch elektrisch befahren werden. Chiasso-Luzern dürfte voraussichtlich im nächsten Jahre folgen. Die Linie Brig-Sitten wird bereits elektrisch betrieben, bis Ende 1922 soll auch die weitere Teilstrecke bis Lausanne für den elektrischen Betrieb eingerichtet sein. Von Iselle bis Bern fährt man bereits elektrisch, und es ist nur noch eine Frage eines Dezenniums, bis auch weitere Teilstrecken in der Schweiz elektrifiziert sein werden. Wesentlich an der Sache bleibt, dass Italien sich an die schweizerischen Systeme anlehnt, damit das Rollmaterial in beiden Staaten in gleicher Weise benützt werden kann. Heute sind die diesbezüglichen Aussichten nicht gerade die besten. Italien, das bis jetzt das Drehstromsystem in Anwendung gebracht hatte, sucht heute für seinen elektrischen Bahnbetrieb nach neuen Lösungen. Italienische Studienkommissionen bereisen die Schweiz und andere Länder und es bleibt nur zu hoffen, dass die letztern sich von der Eignung unserer elektrischen Betriebsmethode überzeugen lassen.

Mit Bezug auf die Doppelspur lässt sich für die Schweiz bereits ein erheblicher Fortschritt aufweisen. Die Strecke Basel-Chiasso mit 320 km Länge ist heute schon auf 248 km zweigeleisig. Das zweite Geleise der Simplontunnelstrecke soll auf Ende dieses

Jahres fertiggestellt werden. Vertragsmäßig wäre Italien im Anschluss daran verpflichtet, auf diesen Zeitpunkt auch die Doppelspur Iselle-Domodossola fertig zu stellen. Es ist aber nicht anzunehmen, dass man damit heuer zu Ende kommt.

Mit dem Ausbau des Hafens von Genua, der einen Kostenaufwand von mindestens 300 Millionen Lire bedingt und dem Hafen von Hamburg ungefähr gleichkommen soll, wurde noch nicht begonnen. Es scheint auch da infolge innerer Schwierigkeiten eine Verzögerung eingetreten zu sein und doch sollte das Hafenkonsortium keine Zeit mehr verlieren, den gegenwärtigen auf die Dauer nicht genügenden Zuständen ein Ende zu bereiten. Was Not tut, sind vor allem Ausladevorrichtungen, Elevatoren, Quais, Lagerhäuser, Getreidesilos u. dergl. Kann sich das Konsortium nicht dazu entschließen, selbst Hand anzulegen, so dürfte sich gewiss eine internationale Finanzgruppe finden lassen, die den weiteren Ausbau übernehmen würde. Die Schweiz soll sich dabei nur hüten, für einen eigenen Hafen einzustehen, technische wie finanzielle Gründe sprechen dagegen. Italien hat selbst das größte Interesse daran, alle dahin zielenden Projekte möglichst bald verwirklicht zu sehen. Je mehr Verkehr Italien durch die Schweiz zugeführt werden kann, umso größer wird auch der für das Land sich ergebende Gewinn sein. Die kleinlichen Rivalitäten, die vielfach einem schlecht verstandenen Nationalismus entspringen, die Angst vor fremdem Unternehmertegeist, der sich auf Kosten Italiens bereichern könnte, sollten bei einem derartigen Unternehmen von internationaler Bedeutung zurücktreten. Seien wir wenn immer möglich Italien behilflich, wenn es gilt, dessen Rollmaterial zu vermehren, der Mangel lässt sich heute in der Schweiz recht gut verspüren. Suchen wir seinen Schiffsbau in jeder Hinsicht zu fördern, nicht um eigene Seefahrt zu betreiben, sondern um die italienische Handelsflotte immer konkurrenzfähiger ausgestalten zu helfen. Ein guter Anfang seitens Italiens wurde damit gemacht, dass man Genua durch den Ausbau von kleinen ligurischen Häfen, die mehr dem Kleinverkehr gewisser Regionen dienen sollten, zu Gunsten des internationalen Verkehrs möglichst entlastete und in der Schweiz besondere Reisebureaux errichtete.

Endlich werden wir stets bestrebt sein müssen, die Frachtsätze soweit tunlich nach unten zu beeinflussen. Hierin dürfte

auch wohl mit Rücksicht auf die nächste Zukunft das größte Stück Arbeit zu leisten sein. Die Umladespesen in Genua sind heute viel zu hoch. Sie stehen in keinem Vergleich mit denen zu andern Häfen. Die Frachtsätze der P. L. M. oder der Rheinlinien sind in normalen Zeiten wesentlich billiger gewesen als die der italienischen Staatsbahnen. Auch die Seefracht wird für Genua höher bemessen, als für andere Häfen. Es fehlt noch an Rückfrachten. Die fremden Schiffe laufen noch zu wenig an, sowohl der teuern Kohlenpreise wegen als auch infolge der wenig befriedigenden Löscheinrichtungen. 100 kg Kohlen in Wagenladungen von 10 t kamen im Dezember 1919 im Transit Rotterdam—Basel auf ungefähr 151 cts. zu stehen, 100 kg Getreide auf derselben Strecke auf 229 cts. (1 M. = 13 cts.) Bei denselben Mengen und bei der nämlichen Transportart beliefen sich die Kosten für Kohlen auf der Strecke Genua Silo-Pino-Luino auf 142 Cts., für Getreide auf 201 Cts. Am billigsten stellte sich die Fracht von Antwerpen nach Basel, 100 kg Getreide kamen hier im Transitverkehr auf 190 Cts., 100 kg Kohle auf 108 Cts. zu stehen (1 frz. Fr. = 50 Cts.) Trotzdem hat der schweizerische Verkehr mit Genua zugenommen und zwar hauptsächlich infolge der kürzeren Fahrzeiten. Die Frachterhöhung italienischerseits vom Sommer 1920 an, mit 180% von der ursprünglichen Taxe, wird vielleicht am heutigen Verkehr nichts ändern, ob aber auf die Dauer wesentliche Verteuerungen nicht verkehrsstörend wirken werden, ist zum mindesten fraglich.

Es wäre übrigens eine durchaus unrichtige Auffassung, wollte man in der Schweiz einseitig den Verkehr auf die Häfen von Genua der Nordsee einstellen. Die Zukunft verlangt von uns vielmehr, und daß wir in Verkehrsfragen dem internationalen Handel nach allen Seiten günstige, d. h. billige Durchfuhrkonditionen bieten. Unsere hohe Valuta darf in verkehrstechnischen Fragen kein Hindernis bilden, Ausgleichsmöglichkeiten sollten sich auch da schaffen lassen. Dass Genua neben den andern Seestädten Vorteile besitzt, die seinen Hafen für unser Land besonders wertvoll gestalten können, steht ausser Zweifel. An uns liegt es, daraus größtmöglichen Nutzen zu ziehen. So wäre es zu begrüßen, wenn an Stelle der großen Planlosigkeit mit Bezug auf die Eingliederung ihrer Projekte die großen internationalen Verkehrsorganisationen in Zukunft eine mehr systematische Verkehrsregelung eintreten lassen würden, die sich

einer von den verschiedenen Staaten gemeinsam festgelegten Grund-
idee anpassen würde. Eine für ganz Zentraleuropa grundlegende
Orientierung des Verkehrs, wie sie uns im Ausbau der verlängerten
Rheinlinie bis Genua vorschwebt, scheint uns heute unerlässlich,
wenn wir mit der Zeit nicht von allen Seiten abgefahren werden
wollen. Heute zwingt uns der Warenhunger Europas, für unsern
eigenen Export und Import ein kollektives Vorgehen zu wählen,
das im internationalen Verkehr sich zweifellos auch bewähren wird.
Nur im Wege einer internationalen Verständigung wird es der
Schweiz möglich sein, ihre Verkehrsprobleme großzügig zu lösen;
sie darf vor Initiative und Reklame für ihre Interessen, die sich
vielfach mit denen anderer Staaten decken, nicht zurückscheuen.

BERN

C. BENZIGER

□ □ □

VATER UND MUTTER

Von HANS ROELLI

Vater

An deiner Stirne Tag
Zerbricht die Not,
Der Abendstunde Schlag
Bringt mir dein Brot.

Und dein zerrissen und müder Bart
Geht wie ein goldener Wolkensaum
Über die lächelnde Mutter zart
In meinen staunenden Kindertraum.

Mutter

Dein Kleid ist einsam und lang,
Deine Hände gehen wie Licht daraus.

Ich trage Dorne und Kron,
Alle Abend bin ich dein müder Sohn.

Dein Haar ist hell wie Gesang,
Heimatlosen gibst du ein Licht und Haus.

In dir vergehet der Schmerz,
Alle Morgen bin ich dein frohes Herz.

□ □ □