Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 65 (1971)
Heft: 13-14

Rubrik: Die Schweiz, eine seefahrende Nation?

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: 18.07.2025

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

gehen. In überlegener Art beseitigte er Schwierigkeiten und Widerstände. Er unternahm viele Reisen, und mit besonderer Vorliebe erzählte er von seinen Erlebnissen in Israel. Als gebürtiger Basler besass er einen feinen Humor. Er wohnte am Zürichberg und betreute als Pfarrer die Kirchgemeinde Fluntern. Von seinem Heim aus überblickte er die ganze Stadt Zürich. Er besass auch Überblick über die mannigfachen Probleme der Gehörlosenschulung und der Gehörlosenfürsorge. Als junger Pfarrer hatte er im Kanton Thurgau nebenamtlich als Taubstummenpfarrer gewirkt, und die Erfahrungen aus dieser Arbeit bereicherten sein ganzes Leben. Er war ein wahrer Freund der Gehörlosen.

Nach seinem Rücktritt als Präsident nahm er immer noch Anteil an der Gehörlosenfürsorge und an der Gehörlosenseelsorge. Wir alle sind ihm zu Dank verpflichtet, und wir werden diesen gütigen und fröhlichen Mann nie vergessen. Wenn er an einer Delegiertenversammlung einen verstorbenen Mitarbeiter würdigte, sprach er das Bibelwort: «Selig sind die Toten, die in dem Herrn sterben, ja, der Geist spricht, dass sie ruhen von ihrer Arbeit; denn ihre Werke folgen ihnen nach.» Auch unserem verstorbenen ehemaligen Präsidenten folgen seine Werke nach. Er hat sehr viel zum Ausbau des Verbandes geleistet. Alle, die ihn gekannt haben, werden sein Andenken in Ehren halten.

Georg Wyss

Die Schweiz, eine seefahrende Nation?

Jederman weiss, dass die Schweiz am Welt-Flugverkehr beteiligt ist. Flugzeuge mit dem Schweizer Hoheitszeichen, dem weissen Kreuz im roten Feld, landen auf fast allen wichtigen Flughäfen in der ganzen Welt. Aber nicht viele Leute wissen, dass die Schweiz auch zu den seefahrenden Nationen gehört.

31 Schweizer Schiffe auf sieben Meeren

Gegenwärtig befahren 31 Hochseeschiffe unter schweizerischer Flagge die sieben Meere der Welt. Eines davon ist zum Beispiel die «Basilea». Es ist eines der ganz wenigen Schiffe, die regelmässig von Europa nach China fahren. Die «Basilea» ist gerade jetzt wieder einmal unterwegs auf der Fahrt nach Schanghai. Nächsten Dienstag (22. Juni) soll es in Singapore an der südlichen Spitze der malaiischen Halbinsel landen. Und am 29. Juni will der Kapitän in Schanghai sein.

Die Schweizer Handelsflotte umfasst nur 32 Hochseeschiffe mit einer Tonnage von total 302 737 Tonnen Tragfähigkeit. Das bedeutet, dass auf diesen Schiffen zusammen so viele Tonnen Handelsgüter befördert werden können. Es befinden sich darunter keine Riesentanker.

Das grösste Schweizer Frachtschiff ist die «Romandie». Sie wurde 1965 gebaut und kann 33 000 Tonnen Massenfracht (Getreide usw.) befördern. Die modernsten Schweizer Hochseeschiffe heissen «Alpina» und «Ascona». Sie wurden 1970 und 1971 in Betrieb gesetzt. Beide Schiffe sind eingerichtet für den Transport von Schüttgut (wie zum Beispiel Getreide), von Stückgut und von Containern. (Container: Grossbehälter. Container werden heute auch bei der Kehrichtabfuhr in grossen Städten verwendet.) Zu den ältesten Schiffen gehören die «Calanda» und die 1906 erbaute«Maloya». Die «Maloya» transportierte Kohlen für die Gaswerke der Schweiz. Sie ruht aber seit dem 7. September 1943 auf dem Grunde des Meeres. Denn sie wurde an diesem Tage vor Korsika von deutschen Kriegsflugzeugen bombardiert und gleichzeitig von einem Unterseeboot torpediert, trotzdem sie als Schweizer Schiff gekennzeichnet war.

Seit 30 Jahren Schweizer Seeschiffahrtsgesetz

Schon im letzten Jahrhundert fuhren Schiffe auf den Weltmeeren, die schweizerischen Transportfirmen gehörten. Aber sie trugen die Flagge anderer Staaten.

Die Seeschiffahrt ist für unser Land immer wichtig gewesen. Denn auf dem Seeweg gelangen die vielen Rohstoffe und viele Nahrungsmittel in die Schweiz. Und auf dem Seeweg werden auch die Exportgüter (Maschinen usw.) aus der Schweiz in alle Welt transportiert. —

In Kriegszeiten ist aber der Import und der Export auf dem Seeweg gefährdet. Das zeigte sich schon im Ersten Weltkrieg (1914 bis 1918) sehr deutlich. Besonders schwierig wurde es im Zweiten Weltkrieg. Der Bundesrat sorgte schon frühzeitig für genügend Schiffsraum. 1939 standen 15 griechische Frachtschiffe für den Schweizer Import und Export bereit. Aber 1940/41 trat Griechenland in den Krieg ein. Italien verlangte, dass die für die Schweiz bestimmten Schiffe unter der Flagge eines neutralen Staates verkehren müssten. Es war schon zu spät. Denn England hatte bereits einen Teil der griechischen Schiffe beschlagnahmt und benützte sie für sich selber.

Das Schweizer Kriegstransportamt beschaffte dann innert kurzer Zeit mehrere Schiffe. Es waren ziemlich alte, kohlengefeuerte und mit einer einzigen Schraube ausgerüstete Kähne. In aller Eile wurde ein Schweizer Seeschiffahrtsrecht geschaffen. Es war ab 9. April 1941 gültig. Nun konnten diese Schiffe unter schweizerischer Flagge fahren. Nach internationalem Seekriegsrecht dürfen die Schiffe von neutralen seefahrenden Nationen von den kriegführenden Parteien nicht versenkt werden. Hie und da gab es aber doch einen sogenannten Irrtum, wie z. B. bei der «Maloya» — siehe oben.

Im ersten Jahr waren es total acht Schiffe. Das kleinste hatte eine Tragfähigkeit von nur 2150 Tonnen, das grösste konnte 8137 Tonnen Güter aufnehmen.

Seit 30 Jahren ist die Schweiz also auch eine seefahrende Nation, obwohl sie an kein Meer grenzt. Im Verzeichnis der seefahrenden Nationen steht sie an 41. Stelle. Die Tonnage aller Schweizer Hochseeschiffe beträgt nur 0,9 Prozent der gesamten Tonnage der Welt.

Die heute im Verkehr stehenden Schweizer Schiffe gehören zehn verschiedenen privaten Transportgesellschaften. Seit Kriegsende 1945 gibt es keinen bundeseigenen Schiffbetrieb mehr auf den Meeren.

Gelesen und zusammengestellt von Ro.

Sieger geworden, weil langsamer gefahren

In der Tour-de-Suisse-Etappe von Ulrichen im Oberwallis nach dem Waadtländer Ferienort Villars wurde der «schon» 31jährige Italiener Ugo Colombo Sieger. Er wurde Sieger, weil er langsamer gefahren war als seine Kameraden in der Spitzengruppe. Auf der letzten, neun Kilometer langen Strecke vor dem Ziel gab es ein zwei Kilometer langes Stück schlechte Naturstrasse mit spitzen Steinen und Schlaglöchern. Alle Fahrer wussten es. Man hatte es ihnen vorher gesagt. Aber nur Colombo war vernünftig. Er bremste rechtzeitig ab, bevor die Naturstrasse begann. Vorsichtig zirkelte er zwischen den spitzen Steinen und den Schlaglöchern talwärts. Die andern aber fuhren mit Schuss in dieses Teilstück hinein. Die leichten Pneus ihrer Rennvelos hielten das nicht aus. Es gab dutzendweise Reifenschäden. Nur Colombo musste nicht von seinem «eisernen» Rennpferd steigen, um neue Reifen aufzuziehen. Die anderen verloren damit soviel Zeit, dass Colombo als Erster durch das Ziel fahren konnte. Trotzdem er auf dieser kurzen Strecke der langsamste Fahrer gewesen war. Pech für die anderen — verdientes Glück für Colombo.

Ich denke jetzt eben nicht nur an die Tour de Suisse. Mir kommen die allzuvielen Verkehrsunfälle in den Sinn. So manche schweren Unfälle müssten nicht geschehen, wenn die Fahrer etwas vernünftiger wären. Keiner kann mit Recht sagen: Ich habe nicht gewusst, dass dies so gefährlich ist. Wie zum Beispiel das Ueberholen bei Gegenverkehr usw., usw. Ro.

Ein Missverständnis

Ein kaugummikauender Amerikaner betrat das Abteil eines Eisenbahnwagens. Er setzte sich auf den leeren Platz gegenüber einer Dame. Diese Dame beobachtete den neuen Passagier sehr aufmerksam. Genau gesagt: Sie schaute neugierig auf dessen Mund, der sich dauernd bewegte. Das dauerte eine lange Weile. Endlich sagte die Dame zum gegenübersitzenden Mann: «Sie dürfen soviel sprechen, wie Sie wollen. Ich kann Sie nicht hören, ich bin taub!» Mitgeteilt von A. B.