

## Bericht über die Hafenverhältnisse

in Genua.

\*\*\*\*\*

Die Spekulanten und sonstigen Interessenten in Genua wollen diese Mängel allerdings nicht einsehen, nach deren Meinung wäre in Genua alles zum besten gestellt. Das ist aber eine schlimme Selbsttäuschung und geht nicht mit den Verhältnissen bei Anknüpfung.

Bei Ankunft einer für uns bestimmten Partie Weizen der Presskammer über die deutsche Mehlzufuhr. Der Flut des deutschen Mehles mussten die Ausfuhrerämie, die Frachtverhältnisse, die ungetreue Bäckerschaft den Weg gebahnt haben, die Hafens- und Speditiousverhältnisse in Genua neuerdings kennen lernen und mit Rücksicht darauf, dass der Hafen Genua im Kriege für uns von grosser Bedeutung ist - der nächstgelegene Seehafen mit einer Zufahrtslinie direkt in's Zentrum unseres Landes - halte ich der Mühe wert, diese Dinge etwas näher in's automatische Betrieb umgebaut. Heute steht die Schweiz Mülle-

Unter den Geschäftsleuten der Getreidebranche steht Genua nicht in gutem Rufe, wer anders kann, leitet sein Getreide nicht über Genua, sondern über die Rheinroute, allenfalls via <sup>schweiz</sup> Marseille und Genf in die Schweiz. Ich erinnere daran, wie es für die Weizenroute und wenn sich unsere Müllerschaft auch noch besonderer Schritte bedurfte, um bei den letzten Weizenankäufen <sup>zu</sup> aufraffen, die kommerzielle Rückständigkeit, d.h. den Verkauf mit der Abschlagsklausel abzustreifen, so ist der beste statt via Marseille in die Schweiz disponieren zu können. Die Bevorzugung der Rhein- und Rhoneroute geschieht <sup>aber</sup> <sup>ohne</sup> ~~nicht~~ <sup>einzig</sup> ~~einzig~~ <sup>reichend</sup> für den gedeihlichen Betrieb unserer Müllerei. <sup>aber</sup> <sup>ohne</sup> ~~nicht~~ <sup>einzig</sup> ~~einzig~~ <sup>reichend</sup> für den gedeihlichen Betrieb unserer Müllerei. <sup>aber</sup> <sup>ohne</sup> ~~nicht~~ <sup>einzig</sup> ~~einzig~~ <sup>reichend</sup> für den gedeihlichen Betrieb unserer Müllerei.

Ähnlich liegen die Dinge in Genua; für die prekären Verhältnisse macht man alles andere nur nicht die eigene Rückständigkeit und Ostschweiz :) sondern auch aus Gründen lokaler Natur. Jeder Geschäftsmann weiss, dass er bei Instradierung über Genua allerlei Widerwärtigkeiten ausgesetzt ist: Streik und Warenmangel sind gerade in Zeiten des grossen Verkehrs auf der von Genua angekommen; er konnte gleich am Quai anlegen und mit Tagesordnung und zufolge rückständiger Ausladeverhältnisse und Löcher beginnen. Der Weizen wurde nicht auf Dock gelegt, wegen ungenügender Anlagen für den Abtransport der Bahnwagen treten häufig Verzögerungen ein. Als ich in Genua war streikten gerade 100 Wagen für uns wurde am 3. März ab Genua abpediert, er war in



A die Kohlenarbeiter am Hafen, vorher war Streik an den Getreide-  
 docks und letzthin drohte ein allgemeiner Ausstand der Eisenbah-  
 nner. In Erinnerung, dass im Dezember 1913 ein Dampfer Lady Si-  
 nian, Die Spediteure und sonstigen Interessenten in Genua wollen  
 diese Mängel allerdings nicht einsehen, nach deren Meinung wäre  
 in Genua alles zum besten gestellt. Das ist aber eine schlimme  
 Selbsttäuschung und gemahnt mich an die Verhältnisse bei Anlass  
 der Presskampagne über die deutsche Mehleinfuhr. Der Flut des  
 deutschen Mehles mussten die Ausfuhrprämie, die Frachtverhält-  
 nisse, die ungetreue Bäckerschaft den Weg gebahnt haben, die ei-  
 gene Schuld d.h. die technische und kommerzielle Rückständig-  
 keit wollte die Schweizer Müllerei nicht zugestehen. Die Ein-  
 sicht ist aber bald genug gekommen und dann hat im Stillen ein  
 Müller nach dem anderen seine Mühle modernisiert und für den  
 automatischen Betrieb umgebaut. Heute steht die Schweiz. Mülle-  
 rei konkurrenzfähig da, die Klage über die deutsche Mehleinfuhr  
 ist verstummt, das fremde Mehl ist stark zurückgedrängt worden  
 (von <sup>schätzl.</sup> 500-600 Tausend Kilozentner auf 250-300 Tausend : )  
 Das bildet nur noch einen dem Konsumenten willkommenen Regulator  
 für die Mehlpreise, und wenn sich unsere Müllerschaft auch noch  
 dazu aufrafft, die kommerzielle Rückständigkeit, d.h. den Ver-  
 kauf mit der Abschlagsklausel abzustreifen, so ist der beste-  
 hende Einfuhrzoll von Fr. 2.50 für 100 Kg. Backmehl völlig hin-  
 reichend für den gedeihlichen Betrieb unserer Müllerei. Inwal-  
 ge ges. Aehnlich liegen die Dinge in Genua; für die prekären Ver-  
 hältnisse macht man alles andere nur nicht die eigene Rückstän-  
 digkeit verantwortlich. Darüber will ich zunächst berichten.  
 gefüllt, am 18. Februar war Dampfer Assimacos, der nebst ande-  
 rem Getreide, 100 Wagen Weizen für uns geladen hatte, im Hafen  
 von Genua angekommen; er konnte gleich am Quai anlegen und mit  
 Löschen beginnen. Der Weizen wurde nicht auf Dock gelegt, son-  
 dern ab Dampfer direkt in die Bahnwagen verladen. Der letzte  
 Wagen für uns wurde am 3. März ab Genua abpediert, er war in

Altdorf am 11. März angekommen; das sind 17 Tage für den Auslad und insgesamt 22 Tage für Auslad und Transport bis Altdorf! Ich bringe in Erinnerung, dass im Dezember 1912 ein Dampfer Lady Nian, der 632 Wagen Kansas-Weizen für uns geladen hatte, im Hafen von Rotterdam innert 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tagen komplett ausgeladen d.h. vom Seedampfer auf die Rheinkähne übergeladen hatte, Das geschah mittelst zwei schwimmenden Saugelatoren, von denen der eine links und der andere rechts am Dampfer anlegte und den Weizen mit je 4 Röhren heraussaugte bzw. herauspumpte.

Sehen wir uns die Ausladeverhältnisse in Genua an Hand der beiliegenden Skizze etwas näher an.

Am Silo können 2 Dampfer gleichzeitig ausladen; der Weizen wird durch Saugelatoren in die Silos gepumpt, aus diesen versackt und direkt in die Bahnwagen verladen. Bei jeder Witterung können täglich ~~und~~ bei forciertem Arbeit 150 Wagen in die Silos überladen werden. ~~Es ist, so braucht es eine besondere Vorrichtung~~ und Die Quais, an denen Getreide ausgeladen wird (: Getreidedocks :) sind sehr beschränkt, es finden nur zwei grosse Dampfer Platz; die Ausladevorrichtungen sind veraltet, weder Elevatoren, noch Selbstgreifer, noch automatische Waagen sind vorhanden. Mit Ausnahme des Aufziehens mittelst drehbaren Krannens, wird die ganze Arbeit von Hand geleistet und zwar wie folgt: Es werden ~~z.B.~~ die Säcke im Schiffsraum von Hand gefüllt, mittelst des drehbaren Kranns aufgezogen, dann auf eine Dezimalwaage gestellt, von Hand auf 100 Kg. netto ausgeglichen und von hier durch Arbeiter direkt in die Bahnwagen getragen. An anderer Stelle wird ein grosser Kübel aus Metall von Hand mit Getreide gefüllt, mittelst des Krannens aufgezogen, in ein Reservoir ausgeschüttet, aus welchem der Weizen in Säcke gefüllt und zu 100 Kg. mittelst einer römischen Waage ausgeglichen wird. Die erwähnten Kübel fassen ca. 1500 Kg. Weizen; einige haben einen beweglichen Boden, welche ein automatisches Ausschütteln gestatten, andere müssen von Hand ausgeschüttet werden.

Während das Ausladen beim Silo 2 - 3 Mann erfordert, welche die Saugrohre zu leiten und den Weizen zuzuschaukeln haben, verlangt der Auslad am Dock das 2 und 3 fache Personal. Das ist, mit Rücksicht auf die häufigen Arbeiter-Ausstände von grosser Bedeutung. Für den Verkehr mit Getreide kommt noch erschwerend hinzu,

das Am Silo kann bei jeder Witterung ausgeladen werden, während am Dock die Arbeit bei Regen gänzlich eingestellt werden muss, dass denn bei Handarbeit würde der Weizen nass und das Arbeiten unter freiem Himmel zur Unmöglichkeit. So musste der Auslad des erwähnten Dampfers Assimacos zweimal wegen Regenwetter gänzlich eingestellt werden. Die Geleiseanlage zweckmässiger, das Geleise

Die Arbeitszeit ist eine sehr beschränkte, die Leute arbeiten von 8 - 11 $\frac{1}{2}$  und von 1 $\frac{1}{2}$  - 5 Uhr, zusammen 7 Stunden. Dessen von geht noch eine Stunde ab für die Vorbereitungen. (: Öffnen der Lucken, Aufstellen der Waagen u.s.w. :). Will man länger oder als bis 5 Uhr arbeiten, so braucht es eine besondere Bewilligung und es müssen die Leute extra bezahlt werden. Zieht man die vielen Feiertage und die Arbeiterausstände in Rechnung, so fällt die Gesamtleistung bescheiden genug aus. Ein Dampfer mit 500 bis 600 Wagen Weizen kann 2 - 3 Wochen am Dock liegen, bisher ausgeladen ist. u.B. die Zollbehandlung. Unzählige Finanziere stehen an Bei tüchtiger Leistung können am Silo täglich 150 Wagen und am Dock günstigen Falles die Hälfte d.h. ca. 70 Wagen ausgeladen werden, zusammen ca. 220 Wagen. seien bekannt geworden, bei denen

ein Nun muss ich erwähnen, dass gerade bei meiner Anwesenheit versuchsweise zwei Saugelevatoren am Getreidedock im Betrieb waren, die ein rascheres und von der Witterung unabhängigeres am Ausladen gestatten. Es bleibt abzuwarten, ob diese Neuerung wirklich eingeführt wird. und an der Leute Zahl, die hierbei beschäf-

Sehr ungünstig liegen leider die Verhältnisse mit Bezug auf den Abtransport der beladenen Eisenbahnwagen. Die ganze Hafengeleiseanlage ist eine sog. Sackanlage. Alle Hafengeleise führen durch einen Tunnel auf die Rangier- und Güterstation Sampierdarena,

von dort her kommen alle leeren und dorthin gehen die vollen Wagen. Nun handelt es sich nicht nur um Getreide, sondern auch um den gesamten übrigen sehr bedeutenden Hafenverkehr: Kohlen, Holz, Baumwolle, Kolonialwaren u.s.w. .

Für den Verkehr mit Getreide kommt noch erschwerend hinzu, dass die Dockgeleise nicht direkt von den Hafengeleisen abzweigen, sondern über Drehscheiben geführt sind,; die Folge ist, dass jeder Leer- und jeder Vollwagen einzeln über die Drehscheiben gestossen werden muss. Wer mit diesen Dingen zu tun hat, weiss, was eine solche Ordnung bei grossem Verkehr zu bedeuten hat.

Beim Silo ist die Geleiseanlage zweckmässiger, das Geleise zweigt direkt vom Hafengeleise ab, es können mithin ganze Leertzüge zum Silo hingestellt und ganze Vollzüge von dort abgestossen werden.

Sind bei grossem Verkehr die Hafengeleise auch durch andere Waren als nur Getreide stark belastet, so ist die Ausnützung der erwähnten Ausladefähigkeit von 220 Wagen täglich ausgeschlossen d.h. so viel Wagen können überhaupt nicht abspediert werden.

Zu diesen in der Anlage begründeten Hemmungen kommen noch andere hinzu, die einer raschen Abfertigung auch nicht förderlich sind z.B. die Zollbehandlung. Unzählige Finanzer stehen an allen Ecken und Enden herum und sie kommen doch nicht hinter alle Schliche und Ränke der geriebenen Defraudanten. Erst kürzlich sind wieder Zollbetrügereien bekannt geworden, bei denen eine sehr angesehene Genueser Speditionsfirma beteiligt war.

Es ist verwunderlich, dass trotz des anscheinend unentwirrbaren Knäuels dieses riesigen Hin und Her auf den Geleisen, am Quai, an den Docks u.s.w. die Geschichte noch leidlich von statten geht. Am Lärm und an der Leute Zahl, die hierbei beschäftigt und nicht beschäftigt ist, fehlt es sicher nicht.

Der Abtransport nach dem Auslande hängt namentlich auch vom Inlandverkehr ab. Vor 3 Jahren hatten wir einige Weizenpartien über Genua zu erhalten. Zu gleicher Zeit wurden grosse

Mengen Mais für Oberitalien in Genua ausgeschifft. Der Dampfer mit unseren Weizenpartien lag wochenlang im Hafen, bis er zum Löschen kam; erst wurde das Inland bedient und dann erst kamen die Transporte für das Ausland an die Reihe. Wie würde es in dieser Beziehung erst im Kriege sein?

Vielfach besteht die Meinung, die misslichen Verhältnisse im Hafen von Genua seien auf den Mangel an Rollmaterial zurückzuführen; das trifft nur bedingt zu. Es hat schon Ueberfluss an Wagen bestanden und doch wollte es mit den Transporten nicht vorwärts gehen. Mir ist bekannt, dass die Gotthardbahn Leerwagen, die sie nach Genua zur Verfügung gestellt hatte, leer wieder zurücknehmen musste, da sie gar nicht zur Verwendung kommen konnten. Aus politischen oder verkehrstechnischen Gründen

wie oben erwähnt, liegen die Schwierigkeiten vielmehr in den un-  
genügenden Ausladeverhältnissen für Getreide und in den, einem grossen Verkehre nicht gewachsenen Geleiseanlagen, namentlich auch darin, dass zu Zeiten grossen Warenandranges für das In-  
land der Abtransport nach dem Auslande zurückgestellt wird.

Nun ist ganz sicher, dass bei einer Mobilmachung die oberitalischen Häfen, allen voran Genua, in ganz ausserordentlicher, noch nie gesehener Weise belastet sein werden. Die gewaltig entwickelte Industrie in Oberitalien wird in Eile die Betriebsbedürfnisse aller Art zu decken suchen, vor allem Kohlen und Rohmaterial heranschaffen; der Handel wird Getreide (: Mais, Weizen und Hafer :) und andere unentbehrliche Massenartikel in Mengen zuführen. Ist aber Genua durch den Inlandverkehr in solchem Masse in Anspruch genommen, so wird die Hafenverwaltung die Auslandsabfertigung, zumal in Kriegszeiten, ganz einfach zurückstellen.

Aus diesen Erwägungen und Verhältnissen komme ich zur Ueberzeugung, dass bei einer Kriegsmobilmachung die Transporte ab Genua nach der Schweiz für Wochen, vielleicht für Monate vollständig gestoppt werden, wenn nicht schon in Friedenszeiten eine

Scheut man die hohen Frachten nicht, so lässt sich eine verbindliche Vereinbarung mit der Hafenbehörde und mit der Bahn- und Rotterdamer Gesellschaft abgeschlossen werden kann, welche die Transporte nach der Schweiz wenigstens in gewissen Grenzen zulässt. Ist eine solche Vereinbarung nicht möglich, so würde ich bei einer Mobilmachung gar nicht wagen, eilige Transporte z.B. Getreide nach Genua zu leiten.

Als zweiter oberitalischer Hafen kommt für uns Venedig in Betracht. Tatsächlich wird auch hier und da Getreide via Venedig

in die Schweiz eingeführt. Wie die Hafenverhältnisse und die Leistungsfähigkeit in Venedig sind, ist mir nicht bekannt.

In Friedenszeiten hat der Hafen von Triest für uns keine Bedeutung. Aus politischen oder verkehrstechnischen Gründen

kann dagegen bei einer Mobilmachung auch Triest wichtig werden.

Von hier aus würden die Transporte unter Umgehung von Italien über den Brenner und Arlberg in die Schweiz geleitet werden können. Auch die Triester Hafenanlagen sind mir nicht bekannt.

Als weiterer Mittelmeerhafen spielt Marseille eine grosse Rolle. Die Auslade- und Abtransportverhältnisse sind denen von Genua weit überlegen, immerhin ist auch auf diesem Platze bei einer Mobilmachung mit grossem Belästigung für den Inlandbedarf (: Eingang und Ausgang :) zu rechnen.

An Nordseehäfen kommen für uns Rotterdam und Antwerpen in Betracht. Hier bestehen aber ganz andere Verhältnisse als in den Mittelmeerhäfen; das Getreide wird nicht wie dort bei Ausladen aus dem Seedampfer in Säcke gefasst und auf Bahnwagen umgeschlagen, sondern das Getreide geht lose aus Seedampfer auf Rheinkähne, kommt den Rhein hinauf bis Mannheim oder Antwerpen

(: neuestens auch nach Basel :) und wird erst hier in Säcke gefasst und auf Eisenbahnwagen umgeladen. Ab Mittelmeerhäfen haben wir ausschliesslich mit Bahntransporten und ab den Nordseehäfen mit gebrochenen Transporten, erst mit Wasser- und dann (: ab Mannheim - Strassburg :) mit Bahntransporten zu rechnen.

Scheut man die hohen Frachten nicht, so kann man auch ab Antwerpen und Rotterdam per Bahn spedieren. Bis Mannheim gehen die Rheinkähne in der Regel ein, wenn nicht besondere Abmachungen mit der Wasserfahrt nach Strassburg bei ungünstigem Wasserstande eingestellt werden muss. In regenarmen Jahren kann die Unterbrechung einige Wochen dauern, es ist hingegen auch schon vorgekommen, dass das ganze Jahr hindurch bis Strassburg geschleppt werden konnte.

Die Wassertransporte werden von zahlreichen privaten Speditions- und Transportgesellschaften ausgeführt, die über eine grosse Rheinflottille und in der Regel auch über grosse Lagerhäuser in Mannheim - Ludwigshafen und Strassburg - Kehl verfügen.

Bei der riesigen Leistungsfähigkeit der Rheinanlagen gehen in Friedenszeiten auch bei grossem Verkehrsandrang die Transporte in der Regel glatt von statten. Im Kriege werden auch hier die Verhältnisse für uns schwieriger werden. Die Kriegslage mag sein wie sie will, so wird der Rhein als Transportroute eine grosse Rolle spielen sowohl für die Zivil- wie für die Armeetransporte. Als ich im Januar 1913 in Strassburg war, konnte ich mich überzeugen, dass die deutsche Heeresintendantur mit den Lagerhaus- und Transportgesellschaften in Unterhandlung stand behufs Bereithaltung von Rheinkähnen für den Fall einer Mobilmachung. Wir haben sicher damit zu rechnen, dass die Militärintendantur einen Teil der Rheintransportmittel für sich in Anspruch nehmen wird und da in den ersten Wochen einer Mobilmachung ein ungeheurer Verkehrsandrang für den Inlandbedarf sich einstellen wird, müssen wir darauf gefasst sein, auch diese Route für den Transitverkehr längere Zeit geschlossen zu sehen. Ich füge gleich bei, dass seitens der Militärintendantur nicht nur die Transportmittel, sondern auch die Waren scharf im Auge behalten werden. Jedes Jahr werden Erhebungen gemacht über die Vorräte aller Art in den grossen Lagerhäusern am Rheine, offenkundig in der

Absicht, im Kriege diese Lager nach Kriegsrecht mit Beschlag zu belegen. Das gleiche Schicksal wird im Kriege der transitierenden Ware beschieden sein, wenn nicht besondere Abmachungen mit Deutschland ungehinderten Durchgang gestatten.

Wir stehen daher bei Ausbruch eines allgemeinen Krieges nach allen Richtungen vor grossen Schwierigkeiten :

Wir können an den Hafenplätzen nicht ausladen.

Es fehlt an Transportmitteln.

Die transitierende Ware verfällt der Requisition.

Trotz alledem werden bei Krieg und Kriegsgefahr der Staat und der Privathandel sofort Getreide kaufen müssen. Da handelt es sich zunächst darum, schlüssig zu werden, nach welchem europäischen Hafen die Waren zu disponieren sind, dann ~~un~~<sup>sind</sup> Massnahmen zu ergreifen, um die erwähnten Schwierigkeiten zu heben. Hiermit darf aber nicht bis zum letzten Momente zugewartet werden, es bliebe keine Zeit und man fände wenig Entgegenkommen für solche Verhandlungen.

Ich empfehle daher jetzt schon folgende Massnahmen.

- 1.) Ueber die Leistungsfähigkeit (: Auslade- und Abtransportverhältnisse :) aller europäischen Häfen, die für uns in Betracht kommen, sind Informationen einzuziehen und diese Informationen sind auf dem Laufenden zu erhalten. Hierfür sollte an jedem Hafenplatze eine Vertrauensperson zur Verfügung stehen. Dies sind meines Erachtens die Konsuln, mit denen, durch Vermittelung des politischen Departements, in Verkehr zu treten wäre.
- 2.) Die Konsuln haben mit den Hafenbehörden und Transportgesellschaften in Verbindung zu stehen und für ungehinderten Auslad des für die Schweiz bestimmten Getreides zu wirken; sie hätten für Transportmittel zu sorgen (: Kähne auf dem Rheine, Leerwagen für Eisenbahntransport :) allenfalls wäre schon jetzt, auf jeden Fall bei Kriegsgefahr mit Transportgesellschaften eine Vereinbarung zu treffen.

- 3.) Die Bundesbahnen haben Vorbereitungen zu treffen, um bei Bedarf sofort Leerwagen an die Ausladehäfen zu disponieren.
- 4.) Die Gesandtschaften haben bei den betreffenden Staaten jetzt die Zusicherung des ungehinderten Durchgangsverkehrs für das nach der Schweiz bestimmte Getreide zu erwirken, allenfalls unter der Bedingung, dass wir unser eigenes Transportmaterial stellen.

Bei meinem Besuche in Genua habe ich diese Fragen mit dem Schweizerkonsul, Herrn Salvadé, vertraulich besprochen; er hält ein solches Vorgehen für zweckmässig und ist bereit, nach Möglichkeit mitzuwirken.

Im Anschlusse an die kürzlichen Besprechungen mit dem Chef der Generalstabsabteilung, werde ich demnächst Bericht erstatten über den überseeischen Ankauf und die Verschiffung von Getreide im Falle einer Mobilmachung und über die vorbereitenden Massnahmen.

EIDG. OBERKRIEGSKOMMISSARIAT  
Der Chef des Verpflegungs- & Magasinsbureau.

*Zürcher*

Bern 4. Mai 1914

*Mitlage  
Seine Skizze.*