

# LLOYD A. G. BASEL

## Rheinschiffahrt

### Inhaltsverzeichnis.

Vorbemerkung	Seite
Allgemeine Lage	
I. Abhängigkeit der schweizerischen Wirtschaft von der Seeschiffahrt	" 1
A. Schifferaus	" 3
<u>Zufuhrwege und Transportmöglichkeiten zur Schweiz</u>	
II. Zufahrtswege	
A. Eisenbahn <u>während eines Krieges</u>	" 6
B. Lastwagen	" 6
C. Rheinschiffahrt	" 6
D. Kanalschiffahrt	" 7
E. Rhonenschiffahrt	" 8
F. Donauschiffahrt	" 8
G. Benützung des Luftweges zur Versorgung der Schweiz	" 8



Vorbemerkung.

Die folgenden Darlegungen sind hervorgerufen worden durch die geschäftliche Tätigkeit in Rhein- und Rhodenschiffahrt, durch Studium des Seekriegs 1914/18 und der kriegswirtschaftlichen Massnahmen in der Schweiz und anderen Ländern. Sie sind nicht vollständig. Sie beschränken sich darauf, einige Transportaufgaben aufzuzeigen, die mit der Versorgung der Schweiz im Zusammenhang stehen.

Inhaltsverzeichnis.

Vorbemerkung	Seite 1
Allgemeine Lage	
I. Abhängigkeit der schweizerischen Wirtschaft von der Seeschiffahrt	" 1
A. Schiffsraum	" 3
B. Häfen	" 5
II. Zufahrtswege	
A. Eisenbahn	" 6
B. Lastwagen	" 6
C. Rheinschiffahrt	" 6
D. Kanalschiffahrt	" 7
E. Rhodenschiffahrt	" 8
F. Donauschiffahrt	" 8
G. Benützung des Luftweges zur Versorgung der Schweiz	" 8

## I.

Abhängigkeit der schweizerischen Wirtschaft von der Seeschiffahrt.

Die schweizerische Wirtschaft ist in viel grösserem Masse, als allgemein angenommen wird, von der Seeschiffahrt abhängig, heute mehr als 1914.

Flüssige Brennstoffe kommen fast ausschliesslich von Übersee.

Die Getreideversorgung bedürft den Seeweg mit Ausnahme für ungarisches und jugoslawisches Getreide.

Für die wichtigsten Rohstoffe der Textilindustrie, der Chemischen Industrie sind wir auf den Seeweg angewiesen. (Wolle, Baumwolle, Pyrite.)

Auch die Kohlenversorgung der Schweiz wird in einem künftigen Krieg viel schwieriger sein als im Weltkrieg. Sie muss evtl. die Seeschiffahrt benützen. Der Vormarsch der deutschen Armee 1914

### Vorbemerkung.

Die folgenden Darlegungen sind hervorgerufen worden durch die geschäftliche Tätigkeit in Rhein- und Rhoneschiffahrt, durch Studium des Seekriegs 1914/18 und der kriegswirtschaftlichen Massnahmen in der Schweiz und den umliegenden Ländern. Sie sind nicht vollständig. Sie beschränken sich darauf, einige Transportaufgaben aufzuzeigen, die mit der Versorgung der Schweiz im Kriegsfall zusammenhängen.

Es wird besonders auf die Wichtigkeit der Seetransporte und auf die Schwierigkeit der Verbindung der Schweiz mit Seehäfen hingewiesen.

Veranlasst wurde die Niederschrift durch Besprechungen mit dem Chef des Eidg. Kriegstransportamtes, Herrn a. Oberbetriebschef Matter, der sich von amtswegen mit seiner grossen Erfahrung tatkräftig mit der Vorbereitung der Transporte der Landesversorgung abgibt.

### Allgemeine Lage.

Die Schwierigkeiten der Landesversorgung mit Lebensmitteln und Rohstoffen werden in einem europäischen Krieg für die Schweiz viel grösser sein als 1914/18.

Folgende Ueberlegungen sollen diese Behauptung begründen:

#### I.

#### Abhängigkeit der schweizerischen Wirtschaft von der Seeschiffahrt.

Die schweizerische Wirtschaft ist in viel grösserem Masse, als allgemein angenommen wird, von der Seeschiffahrt abhängig, heute mehr als 1914.

Flüssige Brennstoffe kommen fast ausschliesslich von Uebersee.

Die Getreideversorgung benützt den Seeweg mit Ausnahme für ungarisches und jugoslawisches Getreide.

Für die wichtigsten Rohstoffe der Textilindustrie, der Chemischen Industrie sind wir auf den Seeweg angewiesen. (Wolle, Baumwolle, Pyrite.)

Auch die Kohlenversorgung der Schweiz wird in einem künftigen Krieg viel schwieriger sein als im Weltkrieg. Sie muss evtl. die Seeschiffahrt benützen. Der Vormarsch der deutschen Armee 1914

hatte für die Schweiz den Vorteil, dass sowohl das Saargebiet, als auch vor allem das Rheinland und das Ruhrgebiet aus der Kriegszone entfernt wurden.

Stossen jetzt die deutschen und französischen Armeen an den befestigten Grenzen zusammen, so ist das Saargebiet, Kampfgebiet. Ebenso wie das Aachener Revier und das Braunkohlenrevier bei Köln, liegt das Ruhrgebiet im Bereich der französischen Luftwaffe.

Es darf angenommen werden, dass die Produktion in diesen wichtigsten deutschen Kohlengebieten wesentlich gestört wird, in dem Moment, in dem Deutschland einen aussergewöhnlich grossen Kohlenbedarf hat, nicht nur für sich selbst, unter anderm für die Herstellung von synthetischen flüssigen Brennstoffen, sondern auch für Italien.

Es ist schwer, ein Kohlengebiet ausfindig zu machen, von dem die Schweiz ohne Benützung der Seeschifffahrt versorgt werden könnte. Je nach der Kriegslage kommen vielleicht Nordfrankreich oder Belgien und Holland in Frage.

Selbstverständlich wird versucht werden müssen, Umleitung unserer Bezüge zu veranlassen, wenn dadurch die Zufuhr zur Schweiz erleichtert wird, beispielsweise Getreide aus dem Balkan oder aus Russland.

Diese Umleitung wird aber auch sehr schwer sein, weil wir ja auch im Osten von Kriegführenden umgeben sind und zwar gerade von Kriegführenden, die alle diese für die Schweiz in Frage kommenden Bezugsquellen für ihren eigenen Bedarf dringend nötig haben.

Der Weltkrieg wurde entschieden durch den Seekrieg. Dieser spielte sich in der Hauptsache ab in der Nordsee und in England umgebenden Teilen des atlantischen Ozeans (Kanal, Irische See).

Das Weltmeer und das Mittelmeer beherrschte die englische Flotte trotz dem uneingeschränkten Unterseebootkrieg dauernd.

Bei der heutigen politischen Konstellation ist es wahrscheinlich, dass in einem Seekrieg eine veränderte Situation dadurch entsteht, dass neben der Nordsee auch das Mittelmeer zu einem Hauptkampfgebiet wird. Dies hat für uns sicher zur Folge, dass die französischen Mittelmeerhäfen, die im Weltkrieg für die Versorgung der Schweiz zur Verfügung gestellt wurden, ebenso wenig zur Verfügung sein werden, wie die italienischen Mittelmeerhäfen oder die Nordseehäfen im Weltkrieg.

Der Seekrieg dürfte gegenüber 1914/18 ebenfalls eine veränderte Gestalt annehmen, ähnlich wie der Landkrieg. Das Flugzeug, das Unterseeboot und die Minen, und für die Küstenverteidigung, das kleine, sehr schnell fahrende Motortorpedoboot, sowie die entsprechenden Abwehrmittel, sind bei allen Seemächten ausserordentlich stark entwickelt worden.

Für den Ueberseeverkehr, zu dessen Schutz der Seekrieg ja geführt wird, hat die technische Entwicklung der Seekriegsmittel zur Folge, dass die Kriegsvorbereitungen der Seemächte die Handels-Schiffahrt in viel höherem Masse berücksichtigen, als dies vor 1914 der Fall war.

#### A. Schiffsraum.

Es darf als sicher angenommen werden, dass die Handelsflotte aller kriegführenden Staaten von Kriegsausbruch an, von den Krieg führenden Regierungen beschlagnahmt werden.

Freier Schiffsraum, den die Schweiz sich chartern könnte, wird aus den Handelsflotten der am Kriege direkt beteiligten Staaten sicher nicht mehr zur Verfügung stehen. Es ist sehr schwer zu beurteilen, welche Rolle die Handelsflotten der neutralen Staaten spielen werden. Fast sicher werden die stärkeren Seekriegsmächte diese neutrale Tonnage sich in irgend einer Form sichern, wie dies auch im Weltkrieg schon der Fall war.

Für die Schweiz entsteht hier eine erste schwierige Aufgabe, nämlich Sicherung von Schiffsraum durch Schiffsgestellungsverträge mit Reedereien von voraussichtlich neutralen Staaten, und mit Staaten -die im Kriegsfall über genügend Handelsschiffsraum verfügen, um der Schweiz zu helfen.

Diese Schiffsgestellungsverträge müssen von den Regierungen der betreffenden Staaten genehmigt werden.

Für den Kriegsfall braucht es aber auch Anerkennung dieser Verträge durch die Regierungen aller seekriegführenden Mächte.

Auf die Schwierigkeit Tankschiffraum zum Transport flüssiger Brennstoffe zu beschaffen, sei ganz besonders hingewiesen. Tankschiffraum gehört im Krieg zur Kriegsflotte, für den unentbehrlichen Nachschub des Betriebsstoffs (Oel und Benzin für die Luftflotte).

Der Schutz der Handelsschiffahrt durch die Kriegsflotten wird in einem zukünftigen Krieg voraussichtlich ähnlich organisiert

werden, wie er es im Jahre 1918 war.

Die Handelsschiffe werden in Geleitzügen (Convois) gesammelt und durch die bedrohten Seegebiete unter dem Schutz der Kriegsschiffe geführt.

Hieraus ergibt sich eine zweite Aufgabe für den Bundesrat: Es muss vertraglich festgelegt werden, dass auch für schweizerische Rechnung fahrende Schiffe den Geleitzugschutz erhalten, soweit dies nötig ist und soweit als neutraler Schiffsraum in den Geleitzugschutz muss. Es ist denkbar, dass besondere Geleitzüge von neutralen Seemächten nach neutralen Häfen organisiert werden. Auch hier müssen Verhandlungen mit der Regierung Klarheit über die Möglichkeiten der für schweizerische Rechnung fahrenden Schiffe schaffen.

Der Abschluss von Schiffsraumstellungsverträgen mit ausländischen Regierungen und Reedereien wird sicher von der Schweiz finanzielle Opfer fordern. Die Reedereien werden für ihre Verpflichtung eine Entschädigung verlangen. Der Abschluss von Schiffsraumstellungsverträgen und die Fortsetzung dieser Entschädigungen, ist eine ganz ausserordentliche schwierige Aufgabe von sehr grosser finanzieller Tragweite.

Von ihrer richtigen Lösung kann aber unter Umständen die Existenz der Schweiz abhängen.

Es werden sicher auch schweiz. Importeure allein oder mit befreundeten ausländischen Interessenten versuchen, sich Schiffsraum durch Kauf oder Charterung zu sichern und ihn durch Schiffsraumstellungsverträge dem Bundesrat anbieten. Sicher werden auch direkte und indirekte Bundeshilfen verlangt werden.

Es muss hier auf die Erfahrung mit der Union maritime Suisse 1918/19 hingewiesen werden. Sie soll als Warnung dienen.

Selbstverständlich sollen schweiz. Unternehmer versuchen mit Hilfe ihrer Erfahrungen, Kenntnissen und ausländischen Verbindungen mitzuarbeiten an der Lösung der sehr schwierigen Seeschiffahrtssaufgaben, welche die Versorgung der Schweiz im Kriegsfall stellt. Ohne Mithilfe von Männern mit Erfahrung aus der Praxis, können Bundesbeamte die Aufgaben gar nicht lösen. Aber die Lage darf nicht dazu verleiten, Bundesgeld und Bundeshilfe für alle möglichen und unmöglichen unwirtschaftlichen Seeschiffahrtssprojekte zu verlangen.

## B. Häfen.

Gelingt es der Schweiz, sich den für ihre Versorgung nötigen Seeschiffsraum zu sichern, so braucht sie für den Betrieb der Schiffe Hafenanlagen.

Im Weltkrieg wurden von Frankreich Sète, Marseille, Port St. Louis du Rhône und zum Teil auch Bordeaux für den Umschlag und Abtransport der für die Schweiz bestimmten Ueberseegüter zur Verfügung gestellt. Im zukünftigen Krieg dürfte die Lage für die Schweiz auch mit Rücksicht auf die Hafenanlagen viel ungünstiger sein.

Die Kanalhäfen werden sicher, wie während des Weltkrieges, als Basis für die englische Armee dienen. Sie werden, wie der gesamte Verkehr im Kanal, für die Handelsschiffahrt Neutraler vollständig gesperrt werden. Für England und Frankreich ist die militärische Bedeutung dieser kürzesten Verbindung viel zu gross.

Die belgischen und holländischen Häfen werden für die Schweiz kaum frei gegeben werden können, weil ihre Verbindung mit der Schweiz durch Deutschland führt. Es ist nicht anzunehmen, dass lebenswichtige Rohstoffe und Lebensmittel von einer kriegführenden Partei zum Transit nach der Schweiz freigegeben werden, wenn dieser Transit durch das Gebiet der andern kriegführenden Partei führt.

Ein Abtransport aus den belgisch/holländischen Häfen durch Frankreich nach der Schweiz dürfte von dem französischen Generalstab aus militärischen Gründen kaum genehmigt werden können, denn dieser Transport schneidet auf der ganzen Länge von der belgisch/französischen Grenze bis zur Schweizergrenze die wichtigsten Nach- und Rückschublinien der an der deutsch/französischen Grenze stehenden französisch/englischen Armee.

Die französischen Atlantikhäfen Bordeaux, Rochefort, La Rochelle, Nantes, Bayonne sind nicht sehr leistungsfähig. Auf sie wird sich zwangsläufig der gesamte eigene französische Ueberseeverkehr konzentrieren müssen. Solange die englisch/französischen Flotten die ungestörte Seeherrschaft auch gegen Unterseeboote im westlichen Mittelmeer nicht besitzen, wird sogar der Verkehr aus Nordafrika nach Frankreich über diese Atlantikhäfen geleitet werden. Vorarbeiten hierfür sind in der französischen Schifffahrt schon gemacht worden.

Es besteht wenig Aussicht, dass unter diesen Umständen diese Häfen für den Schweizer Verkehr in wesentlichem Umfang zur

Verfügung gestellt werden können.

Die Mittelmeerhäfen scheiden aus ähnlichen Gründen wie die Nordseehäfen aus. Solange das Mittelmeer Kampfzone ist dürfen die franz. Häfen für die franz./engl. Flotten beansprucht werden. Ihre Leistungsfähigkeit wird sehr stark reduziert sein.

Es dürfte bekannt sein, dass die englische Admiralität die Umleitung des gesamten englischen Verkehrs mit Indien und Ostasien um Afrika plant für solange, als die englisch/französische Seeherrschaft im Mittelmeer nicht gesichert ist. Es dürfte ausgeschlossen sein, dass unter diesen Umständen für die Schweiz bestimmte Schiffe in grossem Masse regelmässig nach französischen oder italienischen Häfen geleitet werden können. Gegen die Benützung italienischer oder neutraler Balkanhäfen sprechen die gleichen Gründe wie gegen die Benützung belgisch/holländischer Häfen.

## II.

Zufahrtswege.

### A. Eisenbahn.

Zur Verbindung der Seehäfen mit der Schweiz muss in erster Linie die Eisenbahn verwendet werden.

Der Chef des Eidg. Kriegstransportamts, Herr a. Oberbetriebschef Matter, hat schon während des Weltkrieges diese Organisation in vorzüglicher Art und Weise durchgeführt. Wir dürfen annehmen, dass, was auf diesem Gebiete vorgekehrt werden kann, von ihm auch wieder vorgekehrt wird.

### B. Lastwagen.

Der Transport mit Lastwagen wird kaum in Frage kommen. Die Strecken von den Seehäfen nach der Schweiz sind zu lang. Ausserdem benötigen wir die in der Schweiz vorhandenen Lastwagen für unsere Armee und für den Inlandtransport zur Entlastung der SBB, denn diese wird mit ihrem Güterwagenpark durch den Verkehr Seehäfen - Schweiz ganz ausserordentlich stark beansprucht werden.

### C. Rheinschifffahrt.

Dieser wohl leistungsfähigste Zufahrtsweg zur Schweiz dürfte im Kriegsfall leider ganz ausfallen. Die Lage der Rheinmündungshäfen Antwerpen/Dordrecht/Rotterdam/Amsterdam haben wir schon geschildert.



Die Benützung des Rheines auch nur teilweise bis zu einem der leistungsfähigen deutschen Häfen und von da, die Benützung der Bahn, bis zur Schweizer Grenze dürfte daran scheitern, dass der Transit durch Deutschland von für die Schweiz bestimmter Ware von der andern kriegführenden Seite aus, nicht gestattet wird. Soviel mir bekannt, ist derartiger Transit auch im Weltkrieg nie gestattet worden.

#### D. Kanalschifffahrt.

Das französische Kanalnetz kann zur Verbindung der französischen Seehäfen mit der Schweiz gewisse Dienste leisten. Von den Nordsee- und Aermelkanalhäfen aus führen ziemlich leistungsfähige Kanäle in die Nähe der Schweizer Grenze, Besançon, Châlon s/Saône. Von den Seine-Mündungshäfen aus könnte die Seine bis Paris benützt werden.

Die geographische Richtung dieser Wasserstrasse ist aber im Kriegsfall ungünstig.

Die Fahrt über Paris von den Seinemündungshäfen ist militärisch sicher unerwünscht. Paris dürfte ein Brennpunkt des Luftkriegs werden. Trotzdem wird es ein wichtiger Produktionsort für die französische Kriegsindustrie bleiben. Zu seiner Versorgung werden sicher auch die französischen Wasserstrassen herbeigezogen, ebenso wie zur Entlastung des militärischen sicher stark beanspruchten Nord- und ostfranzösischen Eisenbahnnetzes.

Die Kanäle die von Antwerpen, Dünkirchen gegen die Schweizer Grenze führen, haben den Nachteil, dass sie unmittelbar hinter, zum Teil durch das französische Grenzbefestigungssystem führen und die Nachschublinie der an der deutsch/französischen Grenze stehenden Armee schneiden. Es scheint mir sehr fraglich, ob der französische Generalstab diese Wasserstrasse für Zivilverkehr frei gibt.

Für die französischen Kanäle gilt allgemein, dass sie nur benützt werden können, wenn die Schleusenbedienung aufrecht erhalten werden kann. Das Kanalnetz erfordert auch einen sorgfältigen Unterhalt. Es ist fraglich, ob dieser im Kriege geleitet werden kann. In der französischen Grenzzone wohl kaum. Da werden die Kanäle streckenweise wohl eher als Hindernis in die Verteidigungsstellungen einbezogen.

### E. Rhoneschiffahrt.

Wenn die Lage im Verlauf eines Krieges sich so ändert, dass die französischen Mittelmeerhäfen für die Versorgung der Schweiz frei gegeben werden können, so kann die Rhoneschiffahrt als Zufahrtsweg verwendet werden. Die Darlegungen von Herrn Louis Vassalli, Direktor der Rhodania S.A. Lyon, (besonderes Exposé vom Kriegstransportamt eingeholt) geben Auskunft über das, was von der Rhone erwartet werden kann und was evtl. vorzubereiten ist.

### F. Donauschiffahrt.

Für die Versorgung aus den Balkanländern, Rumänien, Bulgarien, Serbien und Ungarn kann der Donauweg von Bedeutung sein. Die Donau könnte bis Regensburg benützt werden. Die Bahnstrecke von Regensburg bis zur Schweizer Grenze wird dann auf etwa 300 Km reduziert.

Die Donauschiffahrt selbst ist bei weitem nicht so leistungsfähig wie die Rheinschiffahrt. Sie wird sicher von Deutschland in weitgehendem Masse in seinem Kampf gegen eine Blockade zu seiner Versorgung herbeigezogen.

Die Benützung der Donauschiffahrt und der Abtransport von Regensburg zur Schweiz können nur durch vertragliche Abmachungen mit Deutschland gesichert werden.

Sie ist möglich solange die Balkanstaaten neutral sind und Deutschland einen Teil ihrer Produktion für die Schweiz freigeben will und kann.

### G. Benützung des Luftweges zur Versorgung der Schweiz.

Die bisherigen Darlegungen haben gezeigt, dass für die Versorgung der Schweiz sehr grosse Schwierigkeiten bestehen:

1. in der Beschaffung des nötigen Seeschiffsraumes,
2. in der Benützung der Seehäfen,
3. durch das Fehlen von auch im Krieg genügend leistungsfähigen Verbindungen von den Seehäfen zur Schweiz.

Wir haben gesehen, dass alle diese Schwierigkeiten viel grösser sein werden als im Weltkrieg. Wenn das Mittelmeer Kriegszone wird, so wird die Benützung von französischen Häfen wahrscheinlich unmöglich, ebenso wie die Landverbindungen.

Als letztes Mittel bleibt die Benützung des Luftweges.

So fremdartig der Gedanke ist, Massentransporte auf dem Luftweg durchzuführen, so scheint er doch einer gründlichen sachkundigen Prüfung wert zu sein.

Schon heute sind kleinere Massentransporte im Kriegsfall mit Erfolg durchgeführt worden (Abessinien, Indien).

Technisch ist ein Massentransport mit Flugzeugen durchaus möglich. Er würde für die Versorgung der Schweiz sehr grosse Vorteile haben, die ihn unter Umständen auch finanziell, wenigstens für die Kriegszeit, den andern Wegen gegenüber als brauchbar erscheinen lassen.

Ein modernes Bombenflugzeug oder Grossflugzeug für den Zivilverkehr kann auf Strecken bis zu 1500 km 5 Tonnen Nutzlast mitführen. Wenn es in einem Jahr 250 - 300 Flüge zwischen einem neutralen Seehafen und der Schweiz zurücklegen kann, so kann es 1250 - 1300 Tonnen bewältigen, also eine beträchtliche Gütermenge.

Eine Luftflotte von etwa 500 Grossflugzeugen wäre also imstande, eine Menge von 600/750.000 Tonnen zu transportieren.

Die Menge kann beträchtlich erhöht oder die Anzahl Flugzeuge beträchtlich ermässigt werden, wenn der Verkehr auf Häfen konzentriert werden kann, die 2 Hin- und Herflüge oder wenigstens einen Hin- und Herflug und einen Rückflug an einem Tag gestatten. Als solche Hafenanlagen würden in Frage kommen die spanischen von Bilbao bis nach La Coruna. (Bilbao-Genf ca. 1000 km)

Das Flugzeug ermöglicht die Benützung derartiger, nicht überlasteter neutraler Häfen. Dies hat wieder eine ganz bedeutende Rückwirkung auf die Seeschifffahrt. Das Risiko für die für schweizerische Rechnung nach solchen Häfen fahrenden Seeschiffe ist ganz bedeutend geringer, als wenn die Gefahrzonen nach kriegführenden Häfen durchfahren werden müssen.

Die für schweizerische Rechnung fahrenden Seeschiffe können in diesen Seehäfen rasch gelöscht werden, ihre Leistungsfähigkeit steigt sehr stark, die Frachten und die Versicherungsprämien sinken in beträchtlichem Mass.

Werden diese Vorteile berücksichtigt, so ist für jeden Schiffahrtskundigen klar, dass der sehr teure Luftweg von den Seehäfen nach der Schweiz zum Teil kompensiert werden kann durch den billigeren Seetransport nach dem neutralen Hafen.

Ich weiss sehr wohl, dass es noch gründlicher Vorarbeit und gründlicher Untersuchung bedarf, um einen Teil der Versorgung

der Schweiz auf dem Luftweg durchzuführen.

Ich glaube aber, dass es sehr zweckmässig ist, wenn schon jetzt Fachkundige und mit Organisationsarbeit Vertraute aus dem Luftverkehr und dem Seeverkehr diese Möglichkeit unbefangenen gründlich prüfen.

Die sehr hohen Anschaffungskosten von ca. 700.000.- bis 1 Million Franken für ein Bombenflugzeug oder Grossflugzeug dürfen nicht abschrecken. Einmal sind die Bombenflugzeuge für den Fall, dass die Schweiz in den Krieg verwickelt wird, eine ausserordentlich wichtige Waffe. Ihr Anschaffungswert darf also nicht nur zu Lasten der Landesversorgung gerechnet werden. Sodann spielen die Kosten bei der Landesversorgung, von der die Existenz der Schweiz abhängt, nicht die ausschlaggebende Rolle. Auch für die übrigen Transportwege und für Sicherung von Seeschiffsraum müssen Summen ausgegeben werden in einem Betrag, den man in Friedenszeiten kaum für möglich hält. Ich erinnere an die Union Maritime Suisse mit ca. 120 Millionen Franken Totalverlust, ohne den geringsten Wert im Jahre 1918/19.

Von der Ueberwindung der Versorgungsschwierigkeiten im Kriegsfall hängt die Möglichkeit der Aufrechterhaltung der Neutralität der Schweiz ab, davon wahrscheinlich ihre Existenz.

sig. Groschupf.

Basel, den 31. März 1939.