

Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 55 (1982)

Heft: 3

Artikel: Willkommen in Basel! : Am 17. April beginnt die MUBA 1982

Autor: Christen, Hanns U.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-518887>

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

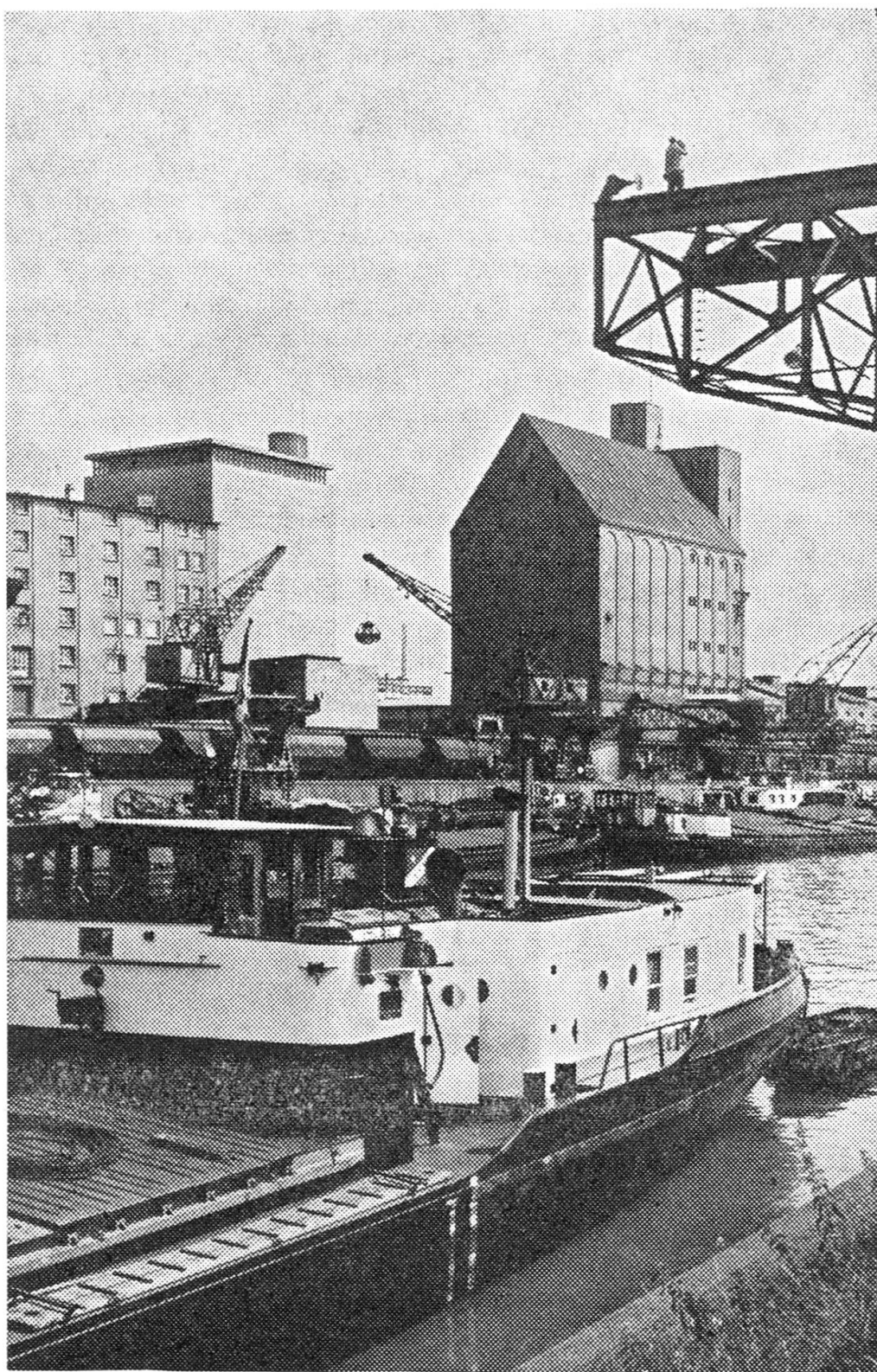
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 16.05.2025

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



Die Schweiz verfügt über die tonnagemässig grösste Flotte aller Binnenländer der Welt. Hochsee- und Rheinschiffahrtflotte entstanden als Folge des Zweiten Weltkrieges zur Sicherstellung der kriegswirtschaftlichen Vorsorge.

Bild: Eigentlicher Heimathafen der Schweizer Rheinschiffahrtflotte, Tor zu den Weltmeeren und bedeutendes Einfuhrzentrum der Schweiz, ist der Rheinhafen in Basel.

(Photo SVZ)

Willkommen in Basel!

(am 17. April beginnt die MUBA 1982)

Basel hat ganz seltsame Beziehungen zur Schweiz. Sie gehen auf das Jahr 1501 zurück, als es die Eidgenossenschaft für ratsam fand, sich Basel anzuschliessen. In den Geschichtsbüchern steht es zwar meistens umgekehrt — aber so war's in Wirklichkeit. Denn Basel war damals eine reiche Stadt — und wer hätte schon davon gehört, dass die Reichen es nötig haben, sich Leuten anzuschliessen, die viel weniger reich sind? Das war nämlich bei der Eidgenossenschaft der Fall, die vom vielen Kriegführen ziemlich auf den Hund gekommen war, damals vor 481 Jahren. Seither ist Basel zwar ein Kanton der Schweiz, wenn auch seit 150 Jahren nur ein halber. Aber die Beziehungen zwischen der Eidgenossenschaft und dem Stand Basel sind doch nicht so richtig eng geworden. Noch heute sagt man in Basel, wenn man nach einem Ort auf der Ostseite des Juras fährt: «I gang in d'Schwyz». Und die Leute jenseits des Juras (von Basel aus gesehen) gehen nicht nach Basel, sondern sie gehen «nach Basel abe». Als ob Basel etwas wäre, zu dem man sich herablassen muss...

Seltsam ist auch die Tatsache, dass es in Basel nur zwei eidgenössische Organe gibt. Das eine ist das Schweizerische Seeschiffahrtsamt. Das andere ist die Schweizer Mustermesse. Es gibt zwar zahlreiche Adressen im Telefonbuch, die das Wort «Schweizerisch» mitführen, inbegriffen eine, die «Schweizerischer Verband für Voll- und Leicht-Combat-Kick-Boxen» heisst; bis heute habe ich noch nicht herausgefunden, was das wohl sein könnte. Eidgenössischer Betrieb ist aber nur das Amt für Seeschifffahrt, und dass das in Basel daheim ist, wo es ja nicht einmal einen See gibt, verdanken wir nur dem Umstand, dass Basels Hafenanlagen mit der Nordsee verbunden sind. Die Verbindung ist freilich etwas lang — so um die 800 Kilometer. Aber besser lang als gar nicht.

Die andere enge Beziehung zwischen Basel und der Schweiz ist die Schweizer Mustermesse. Sie ist jedoch kein eidgenössischer Betrieb; beileibe nicht. Sie ist vielmehr eine recht private Organisation — aber ihre Bedeutung ist derart gross und allgemein schweizerisch, dass man die Schweizer Mustermesse wohl zur intimsten Verbindung Basels mit dem Rest der Schweiz rechnen muss. Aber auch hier mangelt es nicht an Seltsamem. Die Mustermesse, die so durchaus schweizerisch und einheimisch und für die ganze Wirtschaft des Landes wichtig ist, wurde nämlich keineswegs von einem Schweizer erfunden und gegründet. Der Mann, der sie schuf, war Belgier. Woraus man wieder einmal sieht, dass nicht nur Schweizer gute Ideen haben. Man muss aber zugeben: in der Durchführung sind die Schweizer dann ganz gross. Organisieren können wir ja. Man muss nur einmal aufmerksam betrachten, wie zum Beispiel der Truppenhaushalt in unserer Armee durchorganisiert ist...

A propos Armee. An der IGEHO, die im Herbst in der Mustermesse stattfand, hat sich die Armee ja auch beteiligt und gezeigt, wie das so mit dem Essen, Trinken und Schlafen der Soldaten ist. Mit Interesse vernahm man da zur Abwechslung einmal nicht, was die Armee kostet, sondern was sie als Wirtschaftsfaktor allein fürs leibliche Wohl der Wehrmänner an Geld unters Volk bringt. Die Parallelen zur Mustermesse liegen auf der Hand. Auch sie belebt ja unsere Wirtschaft (und während ihrer Dauer, wie die Armee während den Dienstzeiten, auch die Wirtschaften). Dennoch besteht ein gewaltiger Unterschied. Die Mustermesse sieht es ja als einen ihrer idealen Lebenszwecke an, die Schweiz ans Ausland möglichst gut zu verkaufen. Bei der Armee ist's genau umgekehrt. Sie macht unser Land möglichst unverkäuflich und den Eintritt kostspielig.

Vorhin sprachen wir von der IGEHO. Eigentlich hätte man erwartet, dass die grosse Schau der Armee dann an der Fasnacht in Basel einige Nachwirkungen

haben würde. Man ist in Basel ja stets auf der Lauer nach Ereignisse, die es verdienen, auf die spitze Basler Zunge gespiess zu werden. Aber oh Wunder: dass die Armee an der IGEHO mitmachte, fand auch nicht ein einziger Schnitzelbagg kritisierenswürdig. Man war offenbar völlig damit einverstanden. Ein Lob, wie man es grösser in Basel kaum finden könnte . . .

Hanns U. Christen

Die Schweiz — präsent auf allen Wassern:

Vom Binnenland zur Seefahrernation

Wenn Amerikaner sich über Unvermögen oder Dilettantismus mockieren, bemühen sie oft den Begriff der «Swiss Navy», der schweizerischen Flotte, die es für sie so unmöglich geben kann wie aufwärts fliessendes Wasser. Doch selbst den meisten Schweizern ist kaum bewusst, dass die Schweiz gemessen an der Gesamttonnage über die grösste Hochseeflotte aller Binnenländer verfügt. Dies ist einem Beitrag im «bulletin» der Schweizerischen Kreditanstalt zu entnehmen, in dem die Entstehung des schweizerischen Schifffahrtswesens aufgezeigt wird.

Die Schweizerische Hochseeflotte ist als Folge des Zweiten Weltkrieges entstanden. Um die kriegswirtschaftliche Vorsorge des Landes sicherzustellen, beschloss der Bundesrat die Befrachtung fünfzehn griechischer Schiffe. Andere Flaggen wie etwa Italien oder Panama kamen aus Neutralitätsgründen nicht in Frage.

Schaffung der Voraussetzungen

Im Jahre 1941 entschloss sich der Bund, die fehlende gesetzliche Grundlage zu schaffen, welche die Bildung einer Schweizer Flotte ermöglichte. Im selben Jahr regten schweizerische Reederei-Interessen die Gründung einer Schweizer Bank für Schiffsfinanzierungen an. Mit

der Beendigung des Krieges sahen sie richtigerweise eine Expansion der Rheinflotte sowie die Entstehung einer schweizerischen Hochseeflotte voraus. 1943 war mit der Gründung der Schweizerischen Schifffahrtshypothekenbank das notwendige Finanzierungsinstrument geschaffen. Erst nach Kriegsende nahm die neugegründete Bank ihre Tätigkeit auf, begrenzte ihre Finanzierungen aber auf Schiffe unter schweizerischer Flagge, wobei nur Rhein- und Küstenschiffe beliehen wurden. Erst 1949 wurden auch Hochseeschiffe unter ausländischer Flagge berücksichtigt.

Verstärkte Präsenz

Die schweizerische Hochseeflotte bestand in jener Zeit aus 17 Einheiten älterer Jahrgänge. Um die Flotte zu erneuern und zu erweitern, damit nicht wie im Zweiten Weltkrieg auf die Tonnage anderer Nationen zurückgegriffen werden musste, förderte der Bund den Schiffserwerb durch Subventionen bis zu 75 Prozent des Kaufpreises. Die Schweizer Hochseeflotte vergrösserte sich zwischen 1950 und 1952 auf 36 Einheiten; heute fahren 30 Schiffe unter Schweizer Flagge. Nicht nur verfügt die Schweiz gemessen an ihrer Gesamttonnage über die grösste Flotte aller Binnenländer, selbst unter den 156 seefahrenden Nationen befindet sie sich an 50. Stelle und somit im obersten Drittel der Rangliste.

Kostspielige Flotte

Ohne die entsprechende Schiffsfinanzierung wäre der Aufbau einer leistungsfähigen Hochsee- und Rheinschifffahrtsflotte nicht möglich gewesen. Schiffspreise erreichen zum Teil ansehnliche Beträge. Binnenschiffe bewegen sich in der Grössenordnung einer halben Million Franken; für Containerschiffe müssen sogar Beträge von 250 Millionen Franken eingesetzt werden. Angesichts derartiger Summen kommt der geregelten Schiffsfinanzierung nach banküblichen Kriterien, wie sie die Schweiz anbietet, grösste Bedeutung zu.

hrm