

Rückblick auf die Gründungszeit der helvetischen Hochseeflotte : die Schweizer Flagge auf hoher See

Autor(en): **Bachmann, Hans R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **26 (1999)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-909793>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Schweizer Flagge auf hoher See



Obwohl die Schweiz ein Binnenland ist, trifft man in allen Welthäfen Hochseeschiffe unter Schweizer Flagge an. Die Gründung der helvetischen Seeschifffahrt geht auf das Kriegsjahr 1941 zurück, als die Sicherstellung der Landesversorgung gefährdet war.

Der Wunsch nach einer Schweizer Flagge für Handelsschiffe tauchte erstmals vor 150 Jahren auf. Ein nach Amerika ausgewanderter Schweizer namens James Funk, der es bis zum Kapitän gebracht hatte, ersuchte den Bundesrat, auf seinem Schiff «Wilhelm Tell» die Schweizer Flagge führen zu dürfen. Die Landesregierung stimmte

*Hans R. Bachmann arbeitete als Deckoffizier und Auslandskorrespondent. Er hat 1966 unter dem Titel «Schweizer Schifffahrt auf den Meeren» ein Buch veröffentlicht und ist heute als Journalist/Redaktor in Greifensee tätig.

zu und beauftragte das Eidgenössische Militärdepartement mit der Herstellung der Flagge. Das gleiche Privileg erhielt

*Hans R. Bachmann**

ein Amerikaner, der sein Schiff «Helvetia» getauft hatte.

Eine Flagge machte durchaus Sinn: Die Nationalität eines Schiffes konnte Schutz vor Seeräubern bieten, und in Kriegszeiten durften Frachter eines neutralen Landes mit der Anerkennung ihres Status durch die Seemächte rechnen. Erst 1921 erfolgte an der Verkehrs-

konferenz in Barcelona die Anerkennung des Flaggenrechts für Binnenstaaten.

Vorsorgemassnahmen am Vorabend des Krieges

Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges glaubte man noch, ohne eigene Handelsflotte auskommen zu können. Am 1. April 1938 verabschiedete die Bundesversammlung ein Gesetz, das den Bundesrat zu Vorsorgemassnahmen für Transporte im Kriegsfall ermächtigte. In der Folge wurde das dem Volkswirtschaftsdepartement unterstellte Kriegstransportamt (KTA) ins Leben gerufen. Dieses sollte die notwendige Güterzufuhr aus Übersee organisieren. Das KTA charterte 15 griechische Frachter – alles grosse und moderne Schiffe, die unter der Flagge ihrer neutralen Heimat fuhren.

Damals waren in der Schweiz nur zwei Schiffsreedereien tätig. Die Lausanner Handelsgesellschaft André & Cie. unterhielt ab 1938 einen modernen Getreidefrachter, die «St-Cergue» (7600 dwt), die unter der Panamaflagge fuhr. Die Schweizerische Reederei AG in Basel verfügte über eine Flotte von

Schweizer Seeschifffahrt im Umbruch

Die Schweizer Handelsflotte zählt derzeit 13 Massengutfrachter, einen Mehrzweckfrachter und drei Wein- und Chemikaliertanker. Einige der fünf Schweizer Reedereien lassen auch Schiffe unter ausländischer Flagge fahren. Ende 1998 waren auf den Schweizer Schiffen insgesamt 319 Seeleute beschäftigt, wovon 27 mit einem Schweizer Pass (8,5 Prozent). Gleichzeitig waren vier Schweizer als Kapitäne an Bord. Von 48 Deckoffizieren hatten fünf einen Schweizer Pass. Bei den Maschinoffizieren – einst eine feste helvetische Domäne – waren von 53 Maschinisten nur noch vier Schweizer.

Weshalb das geringe Interesse am Seemannsberuf? Heute lässt sich mit wenig Geld in ferne Länder reisen. Die Frachter bleiben in der Regel nur noch einige Stunden im Hafen und liegen zudem meist fernab in unattraktiven Industriezonen. Der Seemann muss bei jedem Wetter harte Knochenarbeit leisten; die niedrige Heuer (Lohn) ist eine Folge der Globalisierung der Wirtschaft. HB

Die knapp zwei Dutzend Hochseeschiffe unter Schweizer Flagge verfügen über eine Tragfähigkeit von rund 800 000 Tonnen. (Foto: zvg)

Rheinschiffen und war an zwei kleinen, unter holländischer Flagge registrierten Motorschiffen, der «Albula» und der «Bernina» (jedes 413 dwt), beteiligt. Im Frühjahr 1940 kaufte die Schweizerische Reederei AG unter Beteiligung des Verbandes Schweizerischer Gaswerke zwei weitere Frachter, die in Panama registriert waren: die «Maloja» (Baujahr 1906, 2650 dwt) und die «Calanda» (1913, 7400 dwt).

Nach dem Kriegseintritt Italiens sowie dem Zusammenbruch Frankreichs blockierten die Alliierten den gesamten für unser Land ins Gewicht fallenden Schiffsverkehr. 21 Frachter mit für die Schweiz bestimmter Ladung lagen mehr als ein halbes Jahr in Funchal (Madeira) und anderen Häfen fest. Die Engländer forderten fünf der Griechendampfer, gestatteten jedoch den Betrieb der restlichen Schiffe im Atlantik. Italien hingegen stellte nach dem Überfall auf Griechenland Ende Oktober 1940 die Bedingung, dass die von der Schweiz gemieteten Schiffe unter neutraler Flagge zu fahren hatten. Nun musste der Bundesrat handeln: Am 9. April 1941 setzte er den «Beschluss über die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge» in Kraft.

Mitten im Kriegsgeschehen

Kriegsverluste konnten nicht ausbleiben. Der vom KTA gecharterte Griechendampfer «Mount Lycabettus» wurde am 17. März 1942 im Atlantik torpediert; alle 30 Besatzungsmitglieder fanden den Tod. Die «Maloja» wurde am 7. September 1943 vor Korsika versenkt. Drei Seeleute starben. Bis dahin hatte die «Maloja» im Pendelverkehr zwischen Lissabon und den Mittelmeershäfen Genua und Savona über 40 000 Tonnen Güter für die Schweiz transportiert. Am 22. April 1944 griffen britische Flugzeuge die «Chasseral» an. Als die Deutschen im November desselben Jahres in Marseille den Hafen sprengten, wurde die «Albula» derart beschädigt, dass sie sank. Die «Generoso» lief auf eine Mine; der russische Kapitän fand dabei den Tod.

Mehr Glück hatte die «St-Cergue». Während des ganzen Krieges fuhr sie im Auftrag des KTA. Am 15. April 1942 fand die «St-Cergue» zehn Schiffbrüchige des norwegischen Tankers

«Koll». Am 27. Juni desselben Jahres konnten 209 Überlebende des holländischen Schiffes «Jagersfontein» gerettet werden, am 25. März 1943 22 Seeleute des schwedischen Frachters «Industria».

Bei Kriegsende zählte die Flotte neun Einheiten. Es waren vor allem sehr alte und langsame Schiffe, so dass sich die grundsätzliche Frage stellte, ob die Handelsschifffahrt unter eigener Flagge beibehalten werden sollte. Eine Umfrage fiel aus kriegswirtschaftlichen Gründen positiv aus. Am 23. September 1953 verabschiedeten die eidgenössischen Räte das «Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge». ■

Interview mit Jean Hulliger,
Direktor des Schweizerischen Seeschiffahrtsamts

Schweizer Handelsschiffe auf ruhiger Fahrt

Kaum jemand weiss, dass unser Land zur See fährt. Hüten Sie ein Geheimnis?

Unser Blick ist eben durch die Berge verstellt... Im Ernst: In maritimen Zirkeln ist bekannt, dass in Basel und der Westschweiz fünf grosse Schweizer Reedereien sitzen. Ihre knapp zwei Dutzend Schiffe befördern eine Gesamttonnage von 800 000 Tonnen (800 000 dwt). An den selben Standorten befinden sich internationale Schiffsmanagement-Gesellschaften, die Schiffe unter verschiedenen Flaggen fahren lassen. Voraussetzung für die Schweizer Registrierung ist der rote Pass des Schiffeigners.

Welchen Sinn macht es für die Schweiz, eine Flotte zu unterhalten?

Der Interviewpartner



Jean Hulliger ist Direktor des Schweizerischen Schiffsamtes. Es gehört zum Eidg. Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA). Weil der Rhein die Nabelschnur der Schweiz zum Meer ist, hat das Amt seinen Sitz in Basel.

Die «Schweizer Revue» auf Wellengang

Zu den Adressaten der «Schweizer Revue» gehören auch Seemänner: Laut Urs Haenggi, Diplomatischer Adjunkt beim Schweizerischen Seeschiffahrtsamt in Basel, erhalten gegenwärtig 80 im Ausland tätige Schweizer Seeleute die Zeitschrift zugestellt. Die Exemplare werden jeweils an die fünf grössten helvetischen Reedereien geschickt. Sie leiten die neuste Ausgabe per Kurier an jene Häfen weiter, in denen die Schweizer Matrosen vor Anker gehen. **LS**

Nicht mehr nur den, unser Land mit lebenswichtigen Gütern zu versorgen. Heute gilt unser Land als sicherer Standort für Schiffsmanagement-Gesellschaften. Pointiert ausgedrückt, sind wir nicht nur Unternehmer, sondern auch Anbieter von Dienstleistungen. Unsere Aktivitäten sind sowohl in Friedens- als auch in Kriegszeiten wichtig.

Also ist die Schweizer Hochseeschifffahrt heute aus wirtschaftspolitischer Sicht wichtig?

Ja, denn zu den Qualitäten, die wir einheimischen wie ausländischen Reedereien anbieten, gehören Gesetzgebung, Finanzierung (früher gab der Bund Darlehen, heute bürgt er den Banken gegenüber) und Telekommunikation. Auch ist die Sozialpartnerschaft zwischen Reedern und Gewerkschaften ideal. So viel ich weiss, hat es noch nie eine Meuterei gegeben auf einem Schweizer Schiff, obwohl die sogenannte Heuer (der Lohn) tief ist.

Wieviel kostet uns die Schweizer Hochseeflotte?

Keinen Rappen. Die Reedereien sind selbständig. Sie profitieren nicht von staatlichen Subventionen, sondern von idealen Rahmenbedingungen; unsere Gesetzgebung ist sehr liberal. Dies unterscheidet unsere Flotte von fast allen Flotten dieser Welt.