Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer

Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation

Band: 26 (1999)

Heft: 2

Artikel: Interview mit Jean Hulliger, Direktor des Schweizerischen Seeschifffahrtsamts : Schweizer Handelsschiffe auf ruhiger Fahrt

Autor: Hulliger, Jean / Baumann, Alice

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-909794

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: 16.07.2025

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

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 Seeschiffahrt 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 Mittelmeerhäfen 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 Handelsschiffahrt 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 Seeschiffahrt unter Schweizer Flagge». ■

Die «Schweizer Revue» auf Wellengang

Zu den Adressaten der «Schweizer Revue» gehören auch Seemänner: Laut Urs Haenggi, Diplomatischer Adjunkt beim Schweizerischen Seeschifffahrtsamt 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***

Interview mit Jean Hulliger,
Direktor des Schweizerischen Seeschifffahrtsamts

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?

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 Rahmenbedingen; unsere Gesetzgebung ist sehr liberal. Dies unterscheidet unsere Flotte von fast allen Flotten dieser Welt.

Der Interviewpartner

Jean Hulliger ist Direktor des Schweizerischen Schifffahrtsamtes. 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.

Welche Waren werden unter Schweizer Flagge transportiert?
Alle Güter ausser Öl und Waffen. Es verkehren also Tanker mit Wein oder Chemikalien und Container voller Weizen oder Bananen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass wir Schweizer Öltanker zulassen, allerdings nur unter strengsten Auflagen. Grundsätzlich kann man alles verschiffen ausser Artikel, die von der schnellen Zustellung leben wie Zeitungen, Medikamente und Blumen. Im Golfkrieg wurden Schweizer Reedereien angefragt, ob sie bereit wären, die US-Basen im Golf mit Frischwasser zu versorgen.

Wo werden die Frachten gelöscht?
Überall. Schweizer Schiffe fahren grundsätzlich keine fixen Linien, sondern peilen ihre Häfen den Aufträgen entsprechend an.

Dürfen auch Passagiere mitreisen?
Nur vereinzelt. Auf grossen Schiffen sind bis zu zwölf Gäste zugelassen. Eigentliche Passagierschiffe mit Schweizer Flagge gibt es auf den Ozeanen nicht.

Weshalb gehört Ihr Amt zum Eidg. Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA)?
Für ein klassisches Binnenland wie die Schweiz ist die internationale Seeschifffahrt ein Verkehrsträger, der nicht mit Strasse, Schiene und Luftverkehr gleichgesetzt werden kann. Unsere diplomatischen und konsularischen Aussenvertretungen wirken als verlängerter Arm des Schifffahrtsamtes; sie engagieren sich bei der Überwachung der Schweizer Schiffe und ihrer Besatzungen. Unser Amt setzt sich mit Völkerrecht und Sicherheitspolitik auseinander. Seine Eingliederung ins EDA hat sich daher bewährt.

Unsere Hochseeflotte hat einen guten Ruf. Sind wir besser statt billiger?
Ich sage nicht: Wir sind die Besten. Tatsache ist aber, dass Schweizer Reeder ihr Metier kennen. Viele trugen selber die Kapitänsmütze, bevor sie ins Topmanagement aufstiegen. Und die Schweiz ist schliesslich ein typisches Dienstleistungsland.

Der Verdrängungskampf auf dem Meer ist erbarmungslos. Ihre Analyse?
Es sind zu viele Schiffe und zu wenig Frachten unterwegs. Gewisse Länder unterhalten aus Prestigegründen eine Flotte. Ihre massiven Subventionen verfälschen den Wettbewerb. Die Schweiz setzt sich für eine Kürzung dieser Gelder ein. Fairerweise muss man allerdings zugeben, dass die Konkurrenz aufgeholt hat.

Warum kann sich unsere Hochseeflotte trotzdem halten?
Sie geniesst nach wie vor hohes Vertrauen. Ich kenne amerikanische Firmen, die ihre Waren ausschliesslich unter Schweizer Flagge schippern lassen.

Wird das Flugzeug das Schiff als Transportmittel ersetzen?
In keiner Weise. Dazu ist der Luftraum zu überlastet. Ausserdem besteht der Globus zu zwei Dritteln aus Wasser. Ein grosser Teil unserer Ein- und Ausfuhren erfolgt über die Weltmeere. 90 Prozent aller Güter gelangen auf dem Wasserweg an ihr Ziel. Jetzt, da der Ausbau von Bahn und Strasse an seine Grenzen stösst, gewinnt auch die Rheinschiffahrt an Bedeutung. Man soll die verschiedenen Transportwege nicht gegeneinander ausspielen, sondern als Ergänzung betrachten.

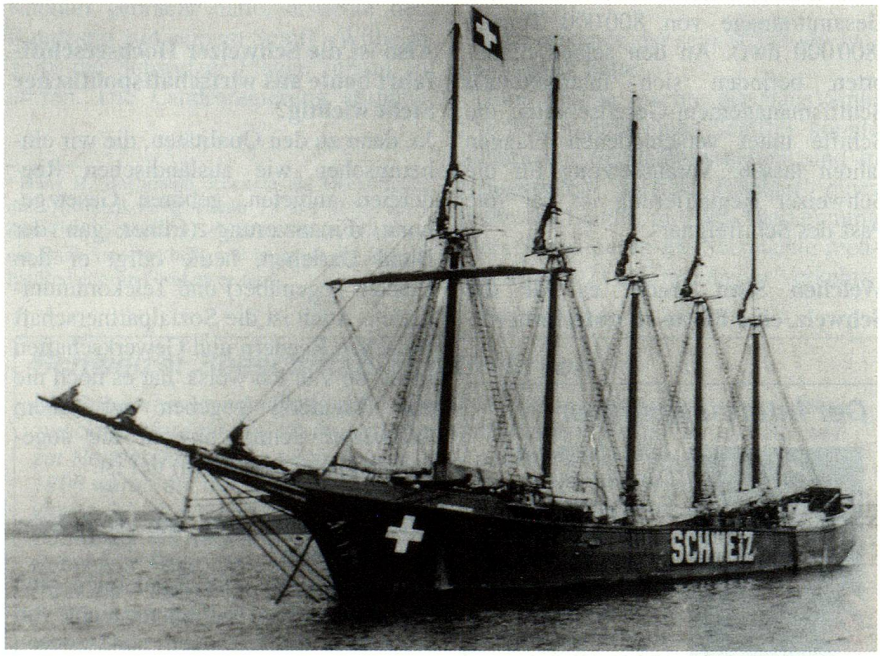
Welche Nationalitäten arbeiten auf den Schiffen?
Hauptsächlich Kroaten und Philippiner. Sie gelten weltweit als die besten Seeleute. Der Seemannsberuf liegt ihnen offensichtlich im Blut. Weniger als zehn Prozent sind Schweizer.

Wie wird man Seefahrer auf einem Schweizer Meerschiff?
Um Kapitän zu werden, muss ein Schweizer in Grossbritannien, Deutschland oder Italien die Ausbildung zum Seeoffizier durchlaufen. Maschineningenieure können im Ausland einen maritimen Zusatzlehrgang absolvieren. Und künftige Matrosen werden nach abgeschlossener Berufslehre von einer Schweizer Reederei ausgebildet.

Sind auch Frauen zugelassen?
Natürlich können Frauen eine maritime Laufbahn einschlagen. Es gibt ja auch Luftkapitäninnen. Mir ist allerdings bis jetzt nur eine Frau bekannt, die als Schiffsoffizierin auf einem Schiff mit Schweizer Flagge fuhr.

Immer wieder liest man von Piraterie in Südostasien: Gefährdet diese auch Schweizer Schiffe?
Die Piraterie ist eher zurückgegangen, aber die Waffen sind brutaler geworden. In Einzelfällen sind ganze Besatzungen umgebracht worden. Gott sei Dank sind Schweizer Schiffe bis heute verschont geblieben.

Wird die Schweiz auch im nächsten Jahrtausend zur See fahren?
Garantiert! Wenn Sie daran zweifeln, können Sie ebenso gut fragen, ob die Schweiz dann noch existiert.
Interview: Alice Baumann



Während des Ersten Weltkriegs transportierten auch amerikanische Segler Güter für die Schweiz über den Ozean. Sie führten eine Schweizer Flagge im Vortopp und an den Bordwänden die Aufschrift «Schweiz». (Foto: Archiv Hans R. Bachmann)