

Ein teures Seeabenteuer

Autor(en): **Lenz, Christoph**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **44 (2017)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-910990>

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.

Ein teures Seeabenteuer

Die Schweiz liegt nicht am Meer und hat keine Marine. Und doch ist sie eine Seefahrernation – was dem Bund nun einen Verlust von 215 Millionen Franken einbringt.

CHRISTOPH LENZ

Seit dem Zweiten Weltkrieg fördert der Bund den Erhalt einer Schweizer Hochseeflotte. Die Schiffe, die privaten Besitzern gehören, sollen im Krisenfall der Landesversorgung dienen. Die Idee: Die Schiffe würden in einem westeuropäischen Meerhafen ausgeladen, ihre Ladung würde dann auf dem Landweg in die Schweiz befördert – dank Duldung des Transitstaates.

Jahrzehntelang war die Förderung der Hochseeflotte ein aufregungsarmes Geschäft, mit dem sich nur eine Handvoll Beamte befasste. Seit diesem Frühling ist das anders. Die Schweizer Flotte steht sinnbildlich für ein Loch von 215 Millionen Franken in der Bundeskasse und für Misswirtschaft im Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung.

Reeder an der Bonanza

Was ist geschehen? Der Aufstieg der BRICS-Staaten Brasilien, Russland, Indien, Südafrika und insbesondere China in den Nullerjahren befeuerte den globalen Handel und führte zu einem Boom in der Handelsschifffahrt. Auch Schweizer Reeder wollten an der Bonanza teilhaben und begannen, ihre Flotte auszubauen. Sie fanden

Die Schweizer Hochseeflotte steht sinnbildlich für ein Loch von 215 Millionen Franken in der Bundeskasse. Im Bild: der Frachter «SCL Bern».

Foto Stiftung Swiss-Ships



Helfer im Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung, die die Schiffskäufe mit grosszügigen Bundesbürgschaften erleichterten. Besonders offensiv ging der Berner Reeder Hansjürg Grunder vor. Ursprünglich ein Finanzfachmann, spezialisierte er sich auf den Bau und Handel von neuen Schiffen. Zeitweilig besass er über ein Dutzend Schiffe mit Staatsgarantie, die Bürgschaftssumme belief sich auf weit über 100 Millionen Franken.

Wegen des Expansionsdrangs der Schweizer Reeder waren die Mittel, die der Bund für Bürgschaften zur Verfügung stellte, rasch erschöpft. Zwischen 2002 und 2008 weitete das Parlament den Kreditrahmen zweimal aus – von 400 Millionen auf 1,1 Milliarden Franken. Das Risiko sei «minimal und vertretbar», sagte die damalige Volkswirtschaftsministerin Doris Leuthard im Nationalrat.

Schon bald zeigte sich, wie sehr sich Bundesbern irrte. Als 2008 die Finanzkrise die globalen Boomjahre abrupt beendete, fielen auch die Preise im Frachtgeschäft in den Keller. Seit her befindet sich die Handelsschifffahrt in einer einmaligen Krise. Zahlreiche Werften und Grossreedereien mussten in den letzten Jahren Insolvenz anmelden. Auch die mit Staatsgarantien gesicherten Schweizer Schiffe kamen in Schwierigkeiten. Und ganz besonders jene von Reeder Hansjürg Grunder. Seit Ende 2014 kämpfte seine Swiss-Cargo-Line-Gruppe ums Überleben, seit 2015 hielt das Wirtschaftsdepartement von Johann Schneider-Ammann die Schiffe mit Finanzspritzen über Wasser – vergeblich, wie sich Ende 2016 zeigte.

Der Bundesrat entschied, die zwölf mit Bundesbürgschaften gesicherten,

stark überschuldeten Schiffe abzustossen – auch wenn damit erstmals seit den 50er-Jahren Bundesbürgschaften effektiv fällig wurden. Unter dem Strich dürfte der Verlust für die Bundeskasse nun rund 215 Millionen Franken betragen. «Ungern, verdammt ungern!» verteidigte er diesen Kreditantrag, sagte der FDP-Bundesrat im Juni im Nationalrat.

500 Millionen sind noch offen

Das Parlament stimmte dem Kredit zwar zähneknirschend zu. Doch die Hochsee-Affäre wird ein politisches Nachspiel haben. Die Geschäftsprüfungskommissionen wollen den Fall unter die Lupe nehmen. Einerseits, weil interne Untersuchungen Hinweise auf Misswirtschaft und sogar strafbare Handlungen im zuständigen Bundesamt ergaben. Andererseits, weil die Risiken der Hochseebürgschaften durch den 215-Millionen-Franken-Abschreiber keineswegs getilgt sind. Bürgschaften im Umfang von über 500 Millionen Franken sind bei anderen Schweizer Reedereien noch offen. 30 Schiffe sind weiterhin mit Staatsgarantie unterwegs.

Doch die Abwicklung der Schweizer Flotte hat begonnen. Mehrere Schiffe von Hansjürg Grunder sind verkauft. Unter anderem die «SCL Bern», ein stattlicher Frachter von 140 Metern Länge und einer Ladekapazität von 12500 Tonnen. Neuerdings heisst sie «Angelo Maria». Ihr Heck zielt nicht mehr das Schweizerkreuz. Dort flattert jetzt die Flagge von Barbados.

CHRISTOPH LENZ IST BUNDESHAUSREDAKTOR DES TAGES-ANZEIGERS UND DES BUND