

Die schweizerische Handelsflotte

Autor(en): **Frey, Heinrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **(Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse**

Band (Jahr): **18 (1941)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-17029>

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.

Allgemeine Mitteilungen.

Preis der Teilnehmerkarte Fr. 20.—. Sie berechtigt zum Besuch des Empfangsabends, zu Erfrischungen in den Pausen, zum Sektionsmittagessen, zum Schlussbankett, zum Besuch des Zool. Gartens, der chemischen Fabriken, sowie der Museen, zur freien Fahrt auf den Basler Strassenbahnen. Vom 6. September an geben die Schweiz. Bundesbahnen Sonntagsbillette aus, die bis Montag Nacht Gültigkeit haben.

Sämtliche die Tagung betreffenden Korrespondenzen sind zu richten an Herrn Prof. Dr. F. Fichter, Realpstrasse 69, Basel.

Die schweizerische Handelsflotte.

(Nach einem Aufsatz in der spanischen Monatszeitschrift REVISTA GENERAL de MARINA, Juniheft 1941.)

Der Schweiz fehlen die Seehäfen und die Handelsflotte. Wie andere zivilisierte Völker braucht die Schweiz aber das Meer zum leben. Der Ueberseehandel ist nicht nur die Garantie ihres Wohlstandes, sondern auch die Grundlage ihrer Wirtschaft. Autarkie und Schweiz sind zwei durchaus gegensätzliche Begriffe.

Als sich die Kriegswolken über Europa zusammenzogen, erinnerte sich die Schweiz ihrer schwierigen Lage in den Jahren 1914—1918. Sie ersuchte Italien um das Benützungsrecht der üblichen Häfen. Damit war die eine Seite des Problems gelöst. Der Transport selbst bot folgende Schwierigkeiten :

Knappheit an Schiffsraum ;

Die Folgen von Blockade und Gegenblockade.

Es wurde schon wiederholt gesagt, dass der Besitz einer Handelsflotte durch einen kleinen neutralen Staat ein recht zweifelhafter Vorteil ist. Staaten, denen das Gleichgewicht von Kriegs- und Handelsflotte fehlt, laufen Gefahr, in den Konflikt verwickelt zu werden.

Schwierigkeiten bei Benützung von Schiffen kriegführender Staaten durch Neutrale, da solche den Kriegsregeln unterstehen und gekapert oder versenkt werden können.

Es gab demnach zwei Lösungen : eine eigene Flotte schaffen oder neutrale Schiffe pachten. Hierüber geht die Diskussion noch weiter.

Erste Lösung. Bei Ausbruch der Feindseligkeiten schlug eine Finanzgruppe vor, eine schweizerische Schiffahrtsgesellschaft zu gründen, die mit einem grossen Staatsbeitrag drei Schiffe erwerben sollte, die unter Schweizerflagge ausschliesslich für den schweizerischen Handel fahren sollten. Diese Lösung, so logisch sie erscheint, bietet folgende Schwierigkeiten :

Eine grosse erstmalige Ausgabe, wenn die unentbehrlichen Schiffe für den normalen Verkehr erworben werden sollten, die auf 18 geschätzt werden und nicht auf drei, wie vorgeschlagen.

Nach Beendigung des Krieges muss die Flotte liquidiert oder beibehalten werden, welches letzteres auf die Dauer ruinös würde.

Die Erwerbung der Seerechte erheischt mühselige Verhandlungen, da solche nicht durch blosses Hissen einer Flagge erworben werden.

Mit der Ausdehnung des Konfliktes ist man indes zu dieser Lösung gekommen, und der Bundesrat beschloss, Basel als Seehafen zu erklären und die Schweizerflagge auf folgenden Schiffen zu hissen :

CALANDA, vorher panamaisch Anita, 7400 t, 1913 gebaut ;

MALOJA, vorher panamaisch Nora, 2650 t, 1906 gebaut ;

ST. GOTTHARD, vorher panamaisch Armando, 8339 t, 1911 gebaut.

Die schweizerische Regierung garantiert dafür, dass ihre Flagge nur von Personen, Korporationen und Geschäften mit schweiz. Recht benützt wird, von Verwaltungen und Handelsgesellschaften die im Handelsregister eingetragen sind, dass die Kapitalien schweiz. Ursprungs sind und ebenso die handelnden Organe, die Verwaltung und Aufsicht.

N o t i z . Erklärung von Barcelona, unterzeichnet am 20. April 1921. Die unterzeichneten Bevollmächtigten erklären, dass die Staaten, die sie vertreten, die Flagge der Schiffe eines jeden Staates anerkennen, der nicht ans Meer grenzt, wenn sie an einem einzigen bestimmten Ort registriert sind ; dieser Ort ist für diese Schiffe der Einschreibehafen.

(Von Spanien am 1. Juli 1929 ratifiziert.)

Zweite Lösung. Das Mieten von fremden Schiffen während des ganzen Krieges ist in Wahrheit das Friedenssystem und bietet den Vorteil nicht so grosser Anfangsinvestitionen. Dagegen ist damit der normale Verkehr nicht garantiert, obschon die Schiffe durch Bemalung kenntlich gemacht sind. Denn damit werden Kontrolle, Festhalten, Gesetze und Blockaden nicht vermieden. Eine schweiz. Zeitung erwähnte vor kurzem den Fall eines von der Schweiz gemieteten jugoslawischen Dampfers, der seit Juni vergangenen Jahres mit 7000 t Getreide in Lisabon liegt, mangels Navicert zum Passieren der Meerenge.

Zu Beginn des Krieges war Griechenland neutral und es war verhältnismässig einfach für die Schweiz 15 griechische Schiffe mit zusammen 115.000 t zu mieten, auf die man die Schweizerflagge und den Namen SWITZERLAND malte ; auch war es einfach von den kriegführenden Staaten die Erlaubnis für die für jeden Fall zum voraus gemeldete Reise zu erlangen.

Aber Griechenland kam in den Krieg und da die Kriegführenden nicht die Nationalität der Ware, sondern diejenige des Schiffes in Betracht ziehen, wenden sie das Kriebsrecht auf diese an ; abgesehen von der Absurdität griechische Schiffe in die Häfen von Genua und Savona, die dem schweiz. Handel dienen, einlaufen zu lassen. Die Eidgenossenschaft wandte sich hierauf an Jugoslawien, musste aber auch hier verzichten.

Schliesslich war beabsichtigt die Schiffe mit Waren für die Schweiz, die im Mittelmeer Gefahren ausgesetzt sind, ihre Ladung in Lissabon löschen zu lassen; hier würden die Waren auf ein anderes Schiff zum Transport nach Italien überladen. Doch befriedigt auch diese Lösung nicht. Wir vermuten, dass die Schweiz ihre Flotte vermehren wird.

Spanien ist eines der wenigen Länder, die in Würdigung des Mangels an Schiffsraum, der Schweiz in ihrer bedrängten Lage zu helfen bereit ist.

Heinrich Frey.

Nachrichten über das Schweiz. Schulwandbilderwerk.

1. Die 6. Bildfolge.

Bis zum Monat September wird die 6. Bildfolge zum Versand bereit sein. Sie umfasst die folgenden Bilder:

Aus der Serie Landschaftstypen: *Gletscher* (Tschierva-Roseg).
Maler: Viktor Surbek, Bern.

Aus der Serie Urgeschichte: *Höhlenbewohner*.
Maler: Ernst Hodel, Luzern.

Aus der Serie Geschichte und Kultur der Schweiz: *Grenzwacht-Mittraillere*. Maler: Willi Koch, St. Gallen.

Aus der Serie Technik und industrielle Werke: *Verkehrsflyzeug*. Maler: Hans Erni, Luzern. Sn.

2. Am 8. Juni 1941 ist in Luzern die XX. nationale Kunstausstellung mit einer Ansprache von Bundesrat Dr. Philipp Etter und Stadtpräsident Nationalrat Dr. M. S. Wey eröffnet worden. Der offizielle Katalog erwähnt das Schweizerische Schulwandbilderwerk nicht. Die gute Idee, es in den Rahmen dieser Ausstellung einzufügen, wurde nämlich sozusagen in letzter Stunde gefasst. Der Raum aber, in dem es zur Darstellung gelangt, findet ganz ausserordentliches Interesse. Geschickt nebeneinander placiert, bieten die 28 Originale zu ausgeführten oder für die nächste Bildfolge bestimmten Tafeln schon wegen der darin zur Geltung kommenden gediegenen und sorgfältigen Ausführung ein ungemein einheitliches, stimmungsvolles und erfreuliches Gesamtbild. Die kaum bestrittene Anerkennung dieser von der Kommission für interkantonale Schulfragen des Schweizerischen Lehrervereins in Verbindung mit dem Eidg. Departement des Innern, der Eidg. Kunstkommission und pädagogischen Organisationen in die Wege geleiteten Unternehmung findet durch die Aufnahme in dieser repräsentativen Schau schweizerischen Kunstschaffens eine schöne Bestätigung. Sn.

3. Schon lange wurde in Lehrerkreisen die Darstellung eines Gemrudels und einer Fuchsfamilie gewünscht. Gerade diese beiden Vorwürfe, die scheinbar eine so klare und eindeutige Aufgabe stellen, zeigten in den bisherigen Bildvorlagen, dass die Aufgabe, eine künstlerische Wirkung mit einwandfreier zoologischer Beobachtung zu vereinen, ausserordentliche Schwierigkeiten bereitet. Da mit einem solchen Auftrag nur Maler betraut werden dürfen, die einen ganz engen Kontakt mit dem Wild haben, schien zuerst die Auswahl äusserst beschränkt.