

**Zeitschrift:** The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK  
**Herausgeber:** Federation of Swiss Societies in the United Kingdom  
**Band:** - (1941)  
**Heft:** 988

**Artikel:** Die Schweiz zur See  
**Autor:** Büchi, Hermann  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-687236>

### **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:** 04.12.2024

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

## DIE SCHWEIZ ZUR SEE.

VON DR. HERMANN BÜCHI, Basel.

Der Hauptnachteil der geographischen Lage der Schweiz ist zweifellos das Fehlen eines Zugangs zum offenen Meer. In Friedenszeiten kann man die Schwierigkeiten, die sich daraus ergeben, überwinden. Wirklich und eindringlich fühlbar wird der Nachteil erst in Kriegszeit. Das war schon im letzten Weltkrieg 1914-18 der Fall. Da aber das Mittelmeer damals ausserhalb der Kampfzone lag und die Schweiz in den Häfen von Cette und Marseille zwei Häfen zur Verfügung hatte, lagen die Verhältnisse für den schweizerischen Import und Export nach Uebersee immerhin wesentlich günstiger als heute, wo unser Land zwei Blockaden gegenübersteht und das Mittelmeer ein Hauptkampfgebiet geworden ist.

Diese Situation lag — glücklicherweise — nicht von Anfang dieses neuen Krieges vor. Im Gegenteil, man war in der Lage, vor dem Kriegsausbruch und noch über ein halbes Jahr während des Krieges die Erfahrungen der ersten Weltkriegszeit auszuwerten — ganz abgesehen davon, dass mit Kriegsbeginn der bereits vorbereitete kriegswirtschaftliche Verwaltungsapparat in Funktion treten konnte. In mühsamen Verhandlungen mit den wichtigsten maritimen Staaten hatte die Schweiz vor Kriegsausbruch die Zusage erhalten, dass von ihr *gecharterte Schiffe* im Kriegsfall nicht requiriert würden. In weitem Verhandlungen mit Italien hatte sich die Schweiz den Hafen von Genua als besonders günstiges Ein- und Ausfallstor für ihre Ueberseebeziehungen gesichert. So liess sich denn die Versorgung unseres Landes mit 15 gecharterten griechischen Schiffen, die zwar griechische Flagge zeigten, aber an den Seitenwänden auch das Schweizerkreuz und die Aufschrift "Switzerland" trugen, im ersten Kriegsabschnitt gut an. Bei der Charterung legte man Wert darauf, Reedereien von Staaten ausfindig zu machen, die voraussichtlich vom Kriege verschont würden. Der eingeschlagene Weg fusste gewissermassen auf den Erfahrungen, des Weltkrieges. Den Ankauf eigener Schiffe lehnte man ab.

Diese Lösung der schweizerischen Transportfrage auf dem Meer wäre wohl richtig gewesen, wenn sich die Verhältnisse nicht von Grund auf geändert hätten. Die Aenderung begann mit dem militärischen Zusammenbruch von Frankreich im Sommer 1940. Dann kam der Kriegseintritt Italiens und endlich, im Oktober, der Ausbruch des italienisch-griechischen Krieges. Dadurch wurde die Schweiz einerseits ein von einer der kriegführenden Parteien völlig eingeschlossenes Land, andererseits wurde das Mittelmeer in die Kriegszone einbezogen. Die Einfahrt der gecharterten griechischen Schiffe ins Mittelmeer war unmöglich geworden, und zugleich verschärfte sich die britische Blockade einem Land gegenüber, das im Machtbereich des Gegners lag und dem man im eigenen und schweizerischen Interesse nicht mehr Vorräte als für zwei Monate zubilligen wollte.

Die veränderte Situation kam für die Schweiz darin zum Ausdruck, dass die von ihr gecharterten griechischen Schiffe ausserhalb Gibraltars, auf Madeira, in portugiesischen und spanischen Häfen mit ihrer Ladung liegen blieben. Der Versuch, die durch lange Lagerung gefährdeten und belasteten Waren aus den atlantischen Häfen der Pyrenäenhalbinsel auf dem Landweg in die Schweiz zu bringen, begegnete ausserordentlichen und fast unüberwindlichen Transport-

schwierigkeiten, sodass ein anderer Ausweg probiert wurde. Mit englischem Einverständnis richtete man daher einen Pendelschiffsverkehr zwischen Lissabon und Genua ein; nur kamen wegen des italienisch-griechischen Krieges nicht mehr griechische, sondern jugoslawische oder spanische Schiffe mit der Panamaflagge für diesen Pendelverkehr in Betracht. Auf diese Weise ist es mit stets neuen Schwierigkeiten gelungen, einen bescheidenen Import und Export sowohl auf dem Land- wie auf dem Wasserweg aufrechtzuerhalten, allerdings mit einer enormen Verteuerung der Importwaren infolge der Erhöhung der Fracht- und Versicherungsspesen, infolge des Umlads der Waren und infolge der Liegegelder, die der verlängerte Aufenthalt der Schiffe erforderte.

Allein auch diese Lösung des Problems der schweizerischen Seetransporte erscheint heute überholt. Dass es von Anfang an in erster Linie nicht ein transporttechnisches Problem war, sondern eine Frage der wirtschaftlichen Kriegführung, die nur auf dem Wege politischer und diplomatischer Verhandlungen abgeklärt werden kann, geht aus dem bereits Gesagten hervor. Allein schon der Wegfall der griechischen Schiffe für die Mittelmeerfahrt zeigte, wie sehr diese Lösung von der weiteren Kriegsentwicklung abhängig war. Die Kriegsgefahr für Jugoslawien und die nunmehr erfolgte Kriegsausweitung auf dieses Gebiet, weiter die Aussicht auf den Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg zwangen und zwingen, einen grundsätzlich andern Weg einzuschlagen, um die durch Blockade und Gegenblockade überhaupt noch gegebenen Möglichkeiten der Landesversorgung auszunützen. Vor allem stellte sich die Frage, ob man nicht das System der Charterung fremder Schiffe aufgeben und zum Ankauf einer genügenden *eigenen Tonnage* übergehen sollte. Damit verbunden war die Frage der *Schweizerflagge auf dem Meere* und eines schweizerischen Seerechtes. Dieser Weg war von Anfang an zur Diskussion gestanden. Er wurde aber zunächst abgelehnt, weil die Risiken und Schwierigkeiten als zu gross erachtet wurden und man hoffen konnte, mit dem System der Charterung der Schiffe anderer Nation auszukommen. Zur unmittelbaren Folge hat natürlich diese Verzögerung, dass heute der Schiffsraum viel teurer bezahlt werden muss als zu Anfang des Krieges.

Nun haben sich aber, wie Bundesrat Stampfli, der neue Volkswirtschaftsminister, in der Frühjahrsession der Bundesversammlung mitteilte, die Verhältnisse so entwickelt, dass die Schaffung und Verwendung einer eigenen Flagge zur Notwendigkeit geworden ist. Ein Entwurf für ein schweizerisches Flaggenrecht, das sich auf die von einer internationalen Konferenz in Barcelona (1921) festgelegte völkerrechtliche Grundlage stützt, ist im Auftrage der Regierung von Dr. Haab, Professor an der Universität Basel, bereits ausgearbeitet worden und dürfte nächstens durch Bundesratsbeschluss schweizerisches "Marine" — Gesetz werden. Wie es heisst, werden dabei aber nur jene Materien geregelt, die im Zusammenhang mit der Führung einer eigenen Flagge und der Durchführung eigener Seetransporte geordnet werden müssen, so die Behördenorganisation, Bestimmungen über die Besatzungen, über die Registrierung der Schiffe, über Verantwortlichkeitsfragen etc. Als Registerhafen unseres seefahrenden Binnenstaates dürfte Basel genannt werden. Die Entwicklung der Ereignisse auf dem Balkan, die nun auch jugoslawische

Schiffe vom Verkehr mit Genua eliminiert, wird den bundesrätlichen Entscheid beschleunigen.

Die Schweiz wird also, anders als im letzten Weltkrieg, mit *eigenen Schiffen und mit eigener Flagge* auf dem Weltmeer auftauchen und auf diese Weise versuchen, ihre Lebensmittel- und Rohstoffzufuhr wie ihren Export nach Uebersee sicherzustellen. Es ist klar, dass dieser Versuch, resp. sein praktisches Ergebnis nicht weniger vom guten Willen der kriegführenden Mächte in erster Linie abhängig ist wie das System der Schiffscharterung. Und ebenso klar ist, dass der Uebergang zum eigenen Seetransport nicht etwa alle bisherigen Hindernisse und Schwierigkeiten beseitigt, wohl aber müssen wir die Risiken der schweizerischen Seefahrt, Flaggenmissbrauch, Versenkung neutraler Schiffe etc. auf uns nehmen. Aber die Verhältnisse sind nun so geworden, dass die Schweiz ihre Flagge hissen *muss*.

### SCHWEIZERISCHER THEATERBRIEF 1940/41.

VON BERNHARD DIEBOLD, Zürich.

(Conclusion of article in previous issue.)

Wirken in den Schauspielpersonalien vorwiegend Künstler deutscher oder oesterreichischer Herkunft, so bietet das Ensemble der *Oper* (zumal des Zürcher Stadttheaters) ein viel bunteres Bild der Internationalität. Eine Griechin singt die Aida italienisch, mitten unter dem Deutsch der Andern: Christine Eftimiadis. Die Braut des "Fliegenden Holländers" ist die dunkelhaarige Amerikanerin Esther Anderson. Die neue Operettendiva, Loty Kaundinya, stammt sogar aus Indien. Der lyrische Tenor Romatko ist Tscheche — der lyrische Bariton gehört dem Jugoslawen Rothmüller. Die meisten andern Gesangsgewaltigen stammen aus Wien oder aus dem alten Deutschland. Schweizer aber sind der bedeutende Hauptkapellmeister Denzler, der Oberregisseur Zimmermann und der Heldentenor Max Hirzel, dessen herkulische Stimme selbst mit dem geballten Orchesterdonner der "Meistersinger" fertig wird. Der neben Verdi vorwiegend durch deutsche Meister bestimmte Spielplan — Wagner, Mozart, Lortzing, Strauss — brachte aber auch die Oper eines Schweizers, die schon im Reich ihre Feuertaufe erhielt und durch eine Menge von Annahmen in ihrem grossen Erfolg bestätigt wurde. Das ist Heinrich Sutermeisters "Romeo und Julia" — als Libretto eine poetisch-zarte Vereinfachung des Shakespear'schen Textes zu einer dynamisch bewegten, Musik, die trotz mancher Beeinflussungen aus Verdis Klima und der deutschen Romantik doch eigene Züge trägt, die sich namentlich in dem virtuos beherrschten Orchester auswirken.

Auch das schweizerische *Drama* machte von sich reden. Zunächst einmal nicht besonders günstig in Max Gertsch's Komödie "Die Ehe ein Traum," wo in die misslichen Verhältnisse einer reichen New Yorker Familie ein Schweizer Ingenieur als edles Beispiel ehelicher Pflichtauffassung auftritt, und mit sich und seiner Uniform so gross tut vor den unsittlichen Yankees, dass es jedem anständigen Eidgenossen vor so viel Selbstlob schlecht werden musste — zumal wir in Helvetien bekanntermassen die höchste Ehescheidungsziffer von Europa errungen haben. Das Stück über Amerika erfuhr denn auch gottlob eine sehr kritische Aufnahme — wie andererseits ein amerikanisches Produkt von Irwin Shaw "Gentle people"

(Feine Leute) ob seiner rohen Gangster-Ethik nur wenig Sympathie erregte. Ein wohlgelungenes Drama "Frymann" gelang hingegen Johannes Guggenheim mit seinem aus einem Roman des bedeutenden Welschschweizers Ramuz gewonnenen Stoff vom Wert und Geltung des Goldes. Frymann hat im Gebirge eine Goldader entdeckt und schlägt daraus Münzen, die reiner und werthaltiger sind als die vom Staat geprägten. Ist er also ein Falschmünzer? — das ist das tiefe Problem des namentlich in den ersten drei Akten fein dialogisierten und spannenden Stückes. Kaum ein Drama zu nennen, gleichsam ein einziger Monolog des Dichters, ist Hans Reinharts "Der Schatten" — eine Elegie von der Seele, die die wirkliche Welt nicht fassen kann. Geradezu ins Allegorische steigert sich das mysteriöse Drama "Pestalozzi" von Albert Steffen, das durch die Sprecher des Dornacher Goetheanums die Ideen der Anthroposophie als geisterhafte Körper erscheinen lässt.

Als ein Abkömmling der Allegoriendramen des Barocks darf auch Gonzague de Reynolds vieraktige "Cité de la montagne" betrachtet werden: ein geistgewaltiges Symbolgemälde vom Werden und Wachsen der Schweiz: anfangend auf dem St. Gotthard, wo sich die welsche Ladina mit dem nordischen Sviszerer vermählt, so dass das Paar zu "Adam und Eva" der Schweiz wird. Aber mit der Verbreiterung des einstigen Saumpfads zur grossen Strasse der Gotthardbahn ist es nach der katholischen Auffassung des Freiburger Gelehrten mit der Schweiz nicht besser geworden; gegen die christlich beseelte Natur erhob sich der Ungeist der nackten Geschäftlichkeit, die das Volk zu Söldnern und den Staat zur Entreprise machten. Trotz der Einseitigkeit dieser Begründung enthält das Werk seine berechnete Mahnung: dass ohne Geist und Moral die Seele eines Volkes verkommen müsste — und schliesslich von der nackten Prosperität vertilgt wird. Das philosophische Denkspiel de Reynolds darf für die allzu ungeistigen Probleme unserer einheimischen Theaterliteratur als willkommene Befruchtung betrachtet werden.

Und dieses gilt auch in hohem Masse von dem technisch bedeutendsten Dramatiker der Schweiz: Cäsar von Arx, dessen von romantischer Ironie umspieltes Schauspiel "Romanze in Plüsch" eine hierzulande unerhörte Sprungkraft der Einfälle in spannenden Akten zeigt. Drei Stücke, die das gleiche Thema einer unglücklichen Liebe in drei Variationen behandeln, vermengen sich auf die geistreichste Art, die die symbolische Schule Georg Kaisers und Pirandellos verrät. Es ist gut, dass — wie in der Musik und in den bildenden Künsten — endlich auch die schweizerische Literatur den geistigen Strömungen Gesamt-Europas Einlass gewährt: dass nicht die Inzucht der landesüblichen Historienstücke den öffentlichen Geist verengt und die abgestandene Stubenluft durch einen freien frischen Wind aus der weiten Welt erneuert wird. Denn die Schweiz soll nicht nur geographisch, sondern auch geistig ein Repräsentant Europas und ein Mitsprecher innerhalb der gesamten literarischen Kultur unserer Erde sein — so wie sie es durch Gotthelf und Keller, C. F. Meyer und Spitteler ja einst auch war.

### OUR NEXT ISSUE.

All being well our next number will be issued on June 27th a.c.