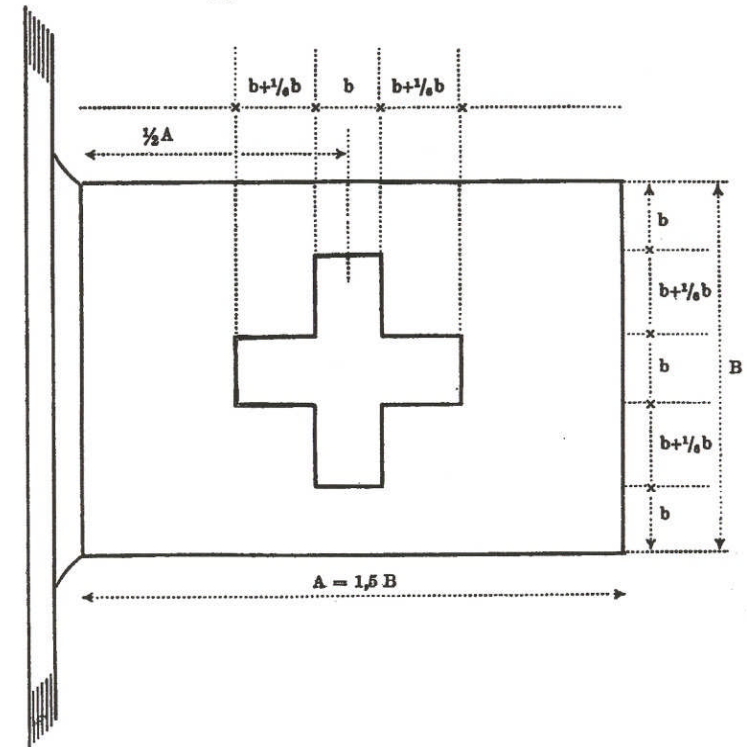


DIE SCHWEIZERFLAGGE ZUR SEE



Vereine dürfen die Flagge mit einem Vereinseblem ergänzen, hier CCS, Cruising Club Schweiz.¹¹

Die Schweizer Flagge zur See



Die Nationalflagge ist quadratisch, die Seeflagge jedoch rechteckig¹⁰

Verfasser.

Rolf Rütli, Rainstrasse 48, 8808 Pfäffikon SZ, www.renos.ch

Pfäffikon, 06.04.2012

Version 2.00

Inhaltsverzeichnis.

1	Die Yachtflagge und die Handelsflagge	17	Schiffe unter Schweizerflagge während des zweiten Weltkrieges
3	Wie es begann	18	Als Neutrale unterwegs
3	Die Auswanderungswelle	19	Das Schicksal der Schiffe unter Schweizerflagge während des zweiten Weltkrieges
3	Schweizer Seeleute	20	Verbindung mit der Heimat
4	Verhandlungen des schweizerischen Bundesrathes vom 10.04.1854	20	Küstenfunkstelle Bern Radio, HEB (hotel echo bravo)
4	Sympathieflaggen	20	nach dem Krieg
4	Diplomatische Vorabklärungen	21	Schweizer Yachten
4	1864, ein erster politischer Anlauf	21	Quellennachweis
5	Botschaft an die Bundesversammlung vom 25.11.1864		
10	Das Thema Schweizerische Seeflagge wird ad Acta gelegt		
11	Die Not des zweiten Weltkrieges zwingt zu raschem Handeln		
11	Kriegsbeginn		
11	Die Limmatstellung		
12	Frankreich kapituliert		
12	Komplette Isolation		
13	Der U-Bootkrieg		
13	Schiffsbauprogramme		
14	Sommer 1940, innen- und aussenpolitische Krise		
15	Kriegswirtschaft mit Charterschiffen		
15	Die Schweizerische Handelsflotte entsteht		
16	Vierter Bericht des Bundesrates vom 21.05.1941		

Wie es begann.

Die Frage, ob Schiffe unter Schweizer Flagge zur See fahren können, wurde Mitte 19. Jahrhundert erstmals aktuell. Es waren im wesentliche die folgenden Beweggründe welche diese Frage immer wieder von neuem aufleben liessen.

Die Auswanderungswelle.

.... Bei der Errichtung des Bundesstaates 1848 befand sich die Wirtschaft in einem gefährlichen Ungleichgewicht. Sie hatte sich noch nicht ganz von einer schweren Krise erholt, die alle europäischen Volkswirtschaften gebeutelt hatte und diese – mit Ausnahme Englands – in den Protektionismus und in einen erbitterten Konkurrenzkampf trieb, wofür die Schweiz weder eine ausreichende Infrastruktur noch die institutionellen Mittel besass. Als mit der Kartoffelkrankheit von 1846/47 eine landesweite Hungerkrise eintrat, die sich in den frühen 1850er-Jahren noch verschlimmerte, sahen sich viele Menschen genötigt, ihrer Heimat den Rücken zu kehren.¹

Das Geschäft mit den Auswandererschiffen boomte und war sehr lukrativ. Mit diesen in engen Frachträumen unter Deck zusammengepferchten Auswanderern liess sich mehr Geld verdienen als mit Fracht. Die Risiken auf einer 35-45 Tage dauernden Überfahrt von Europa nach USA waren gross. Bei schlechtem Wetter mussten die Decksluken geschlossen bleiben was für die Passagiere oft lebensbedrohlich war. Schiffsunfälle, schwere Krankheiten und Todesfälle durch verdorbene Lebensmittel oder mangelnde Hygiene waren an der Tagesordnung. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden diese Missstände allmählich besser. Einerseits wurden Mindestvorschriften erlassen wieviel Raum für einen Passagier zu reservieren war, andererseits verlangten mit der Zeit immer mehr Staaten oder Reedereien, dass ein Schiffsarzt mitreisen musste. Mit der Einführung der Dampfschiffahrt verringerte sich die Reisezeit auf 14 Tage und betrug um die Jahrhundertwende nur noch ca. 7 Tage.

Organisiert wurden diese Auswanderungen von Agenten. Wegen ihren oft vollmundigen Versprechungen genossen sie einen denkbar schlechten Ruf. Aber auch Gemeinden waren an diesem „Geschäft“ beteiligt. Um armengenössige Bürger los zu werden förderten sie deren Auswanderung mit Geldzuschüssen und organisatorischen Hilfen.

.... Manche Gemeinden förderten die Emigration „armengenössiger“ Personen, damit sie Fürsorgekosten sparen konnten. Erst in den 1880er-Jahren, als die grossen Wellen der Auswanderung nach Übersee und in europäische Länder einsetzten, begann der Bund die Auswanderung zu steuern. Zum Schutz der Auswanderinnen und Auswanderer erliess er 1880 ein Gesetz und setzte 1888 ein eidgenössisches Auswanderungsamt ein, das die Tätigkeit der Auswanderungsagenturen überwachen sollte.²

Schweizer Seeleute.

Mit der Auswanderungswelle interessierten sich offensichtlich immer mehr junge Männer für den Seemannsberuf. Ob es ein wirkliches Interesse am Beruf war, oder ob es nur darum ging sich eine Passage zu verdienen ist nicht bekannt.

Für die Schweizer Auswanderer war Le Havre der wichtigste Einschiffungshafen. Der Konsul orientierte den Bundesrat über die Qualifikationen welche ein junger Mann für diesen Beruf haben sollte. Dieses Schreiben publizierte der Bundesrat im Bundesblatt (Amtsblatt).⁴

...Viele schweizerische Zeitungen übernahmen den Text, sodass sich Lehrlinge, Studenten und auch Schwererziehbare zum Seedienst meldeten. Konsularberichte belegen die nicht geringe Anzahl Schweizer in den verschiedenen Handelsflotten und Marinen.³

Aus den Verhandlungen des Schweizerischen Bundesrathes.

(Vom 10. April 1854.)

Mit Zuschrift vom 6. dieß theilt das Schweiz. Konsulat in Havre dem Bundesrathe die Bedingungen mit, unter denen junge Schweizer Aussicht haben können, auf amerikanischen Handelsschiffen als Schiffsjunge oder Novizen angenommen zu werden. Diese unerläßlichen Bedingungen sind folgende:

- 1) daß der betreffende Aspirant erst das Alter von 15 oder 16, höchstens 17 Jahren habe;
- 2) daß er vollkommen gesund und stark gebaut sei;
- 3) daß er lesen, schreiben und rechnen könne, und auch Anlagen zur Erlernung der Mathematik besitze;
- 4) daß er die deutsche und französische Sprache verstehe, so wie auch einige Kenntniß von der englischen habe;
- 5) daß er entschlossen sei, das Leben der Matrosen wenigstens ein oder zwei Jahre lang zu theilen, d. h. ihre Beschäftigung, ihr Lager und ihre Nahrung mit ihnen gemein zu haben, und
- 6) daß er in Havre über 125 – 150 Fr. verfügen könne, um daraus die einem Seemann unentbehrlichen Kleidungsstücke anzuschaffen.

Außer diesem rath das obgedachte Konsulat, daß sich ein Aspirant erst dann auf den Weg nach Havre begeben solle, wenn ihm sichere Nachricht zugekommen sei, daß durch Unterhandlungen mit einem guten Kapitäne für ihn ein Platz auf einem Schiffe ausgewirkt sei.

„Sympathieflaggen“.

Um 1805 gaben zwei amerikanische Reeder ihren Schiffen schweizerische Namen. Das eine Schiff hiess WILHELM TELL, das Andere HELVETIA. Nun gelangten diese Reeder an den Bundesrat mit der Bitte, man möge ihnen die Schweizerflagge überreichen. Dies ist dann tatsächlich auch geschehen. Allerdings führen diese beiden US-Amerikanischen Schiffe die Schweizerflagge nur als Zierde. Am Heckmast, wo die Nationale hingehört führen sie immer die US-Flagge.

Diplomatische Vorabklärungen.

1862 beauftragte der schweizerische Bundesrat verschiedene Auslandsvertretungen in Europa und Übersee, die Frage der Schweizerflagge zur See zu sondieren. Diese Frage wurde von den befreundeten Staaten theils wohlwollend, theils aber auch mit etwas Spott beantwortet. Der Hauptmangel wurde darin gesehen, dass die Schweiz keinen direkten Zugang zum Meer hat. Es wurden deshalb Vorschläge gemacht einen europäischen Seehafen „zu kaufen“. Dass keine schweizerische Kriegsmarine die Schiffe beschützen könne wurde auch bemängelt. So unter dem Motto „wer neutral sein will muss das auch beschützen und durchsetzen können“.

1864, ein erster politischer Anlauf.

Aufgrund einer Petition einer Gruppe Kaufleute aus Trieste liess der Bundesrat das Thema umfassend abklären. In einer Botschaft gelangte er dann an die eidgenössischen Räte. Das Dokument umfasst viele Seiten und beleuchtet die verschiedenen Facetten sehr kompetent. Es gelang jedoch nicht das Parlament zu überzeugen. Erst 1941, 77 Jahre später bildeten die in diesem Dokument erwähnten Argumente schlussendlich die Grundlage zur Einführung der Schweizerischen Seeflagge. Sie haben bis heute Gültigkeit. Das Dokument umfasst 21 Seiten und es ist es wert zu lesen. Alles hier wiederzugeben würde zu weit führen, deshalb nur einige Auszüge.

Schweizerisches Bundesblatt.

XVI. Jahrgang. III. Nr. 51. 26. November 1864.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
 Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden
 Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend Ermächtigung zum Gebrauch der eidgenössischen Flagge.

(Vom 25. November 1864.)

Tit. I

53 Schweizer in Triest wendeten sich in einer vom 10. August 1864 datirten Petition an den Bundesrath mit dem Gesuche, daß die nöthigen Schritte gethan werden möchten, um die von allen Mächten garantirte schweizerische Neutralität auch auf die Schifffahrt erstrecken zu lassen, welche auf dem Meere, wie auf Flüssen unter der schweizerischen Flagge erfolge.

Veranlaßt durch die genannten Petenten erfolgten sodann weitere unterstützende Eingaben von 17 Schweizern in Smyrna und 14 Schweizern in Petersburg. Ebenso sollen nach mündlichen Mittheilungen unseres frühern außerordentlichen Gesandten nach Japan die Schweizer im Orient, insbesondere in China, die Autorisation der schweiz. Flagge lebhaft wünschen.

Diese Wünsche und Begehren waren dem Bundesrathe nicht ganz neu. Die Frage der Zulässigkeit der schweiz. Flagge auf dem Meere war schon im Jahre 1862 durch eine schweizerische Gesellschaft angeregt worden, welche sich mit Kolonisationsplänen beschäftigte, und es wurde

Die Hansestadt Bremen wollte die Flagge eines Neutralen um die Kriegswirren in der Ostsee zu „umschiffen“.

demzufolge vom Handels- und Zolldepartement Material zum Entscheide der Frage gesammelt.

Im Laufe des gegenwärtigen Jahres wurde die nämliche Frage, abgesehen von den vorbezeichneten Petenten, neuerdings zu drei Malen zur Sprache gebracht. Der deutsch-dänische Krieg beeinträchtigte den Handelsverkehr im Norden beträchtlich und ließ die Wünschbarkeit zu Tage treten eine neutrale Flagge zu besitzen, um von dieser geschützt den Handelsverkehr ungestört betreiben zu können. Hiedurch veranlaßt kamen zwei verschiedene Gesuche beim Bundesrathe ein, er möchte die Autorisation zum Gebrauche der schweiz. Flagge ertheilen. Beide Gesuche gingen von Bremen aus. Der Bundesrath wies indeß beide Gesuche ab aus Gründen, die in der Folge klar werden.

Ein Flaggenmissbrauch im amerikanischen Bürgerkrieg

In einem andern Falle war die schweiz. Flagge wirklich gebraucht, aber nicht respektirt worden. Ein in den Vereinigten Staaten ansässiger Schweizer wollte auf zweien seiner Schiffe, welche die eidg. Flagge trugen, aus einem blokirten Hafen eines sonderbündischen Staates Baumwolle ausführen. Die Schiffe wurden indeß von den bündischen Kreuzern weggenommen. Der Bundesrath wies ein Gesuch des betreffenden Schweizern, sich für ihn bei der nordamerikanischen Regierung zu verwenden, ebenfalls gänzlich von der Hand. Die Gründe dieser Abweisung werden gleichfalls im Laufe der weitem Erörterung zu Tage treten.

Die völkerrechtliche Frage wurde eingehend erörtert. Mit einer absoluten Geradlinigkeit und Selbstverständlichkeit handelte unsere Landesregierung dieses Thema ab.

Es gibt keinen völkerrechtlich so allgemein anerkannten Satz wie den, daß das Meer Gemeingut ist, „Mare liberum“. Aus diesem durch Hugo Grotius entwickelten Satze der Freiheit des Meeres folgt insbesondere, daß das Meer auch nicht bloß den angränzenden Staaten zugehört. Die Schiffe Englands sind im Mittelmeer, die Frankreichs in der Ostsee, die von Holland in der Südsee ganz so vollberechtigt, wie diejenigen der betreffenden Gränzstaaten. Der Ozean kann so wenig wie die Luft und das fließende Wasser von Jemandem ausschließlich okkupirt werden; jede lebende Nation, sei ihr Wohnort, wo er wolle, hat Theil an ihm, wie an der Luft. Der Ozean ist Gemeingut aller Nationen, und es ist die Flagge jedes Staates auf ihm gleich- und vollberechtigt.

Die Schweiz hat daher so gut das Recht, ihre Flagge auf dem Ozean zu führen, wie jede andere selbstständige Nation. Sie bedarf hiefür von keiner andern Macht Erlaubniß; ja, keine Macht könnte ihr eine solche Erlaubniß ertheilen, da keine ein Verfügungsrecht über das freie Meer hat. Die Benutzung der Flagge ist nur das äußere Zeichen, daß die Schweiz von einem Hoheitsrechte Gebrauch macht, das ihr schon so lange zugestanden hat, als sie eine unabhängige Nation ist, und so lange zustehen wird, als sie diese Unabhängigkeit bewahrt. Das Recht der Flagge ist kein neues Recht, sondern bloß ein bisher nicht benutztes, dessen Benutzung oder Nichtbenutzung aber ganz ins Ermessen jeder Nation selbst gestellt ist.

Die Schweiz bedarf auch keiner besondern Anerkennung ihrer Flagge; denn die Schweiz als Staat ist schon anerkannt und für die Ausübung eines ihr zustehenden einzelnen Hoheitsrechtes bedarf sie nicht noch besonderer Anerkennung. Höchstens mag in dieser Beziehung etwa eine Notifikation am Plage sein, daß die Schweiz in Zukunft von dem ihr zustehenden Hoheitsrechte Gebrauch zu machen gedenke.

Die Frage des Eigentums und des Schiffsregisters wurde auch im Zusammenhang mit der der Neutralität beleuchtet.

Eigenthum sei; denn die Autorisirung der schweizerischen Flagge an nicht schweizerische Schiffe wäre eine Treuloyalität und zugleich eine Gefahr für die Schweiz; sie stünde ganz auf gleicher Linie mit der Ausstellung falscher Pässe an Nichtschweizer.

Der Regel nach wird das Verlangen, daß das Schiff Eigenthum von Schweizern sein müsse, wenig Schwierigkeiten haben. Indes ist es doch gut, sich über einige Komplikationen von vornherein ins Klare zu setzen. Ein Schiff ist oft Miteigenthum Mehrerer, oder was besonders häufig vorkommt, Eigenthum einer Firma, die aus Schweizern und Ausländern gebildet ist. Wir wären der Ansicht, daß in einem solchen Falle die Flagge nur ausnahmsweise gewährt werden solle.

Es kann aber auch der Fall eintreten, daß ein oder mehrere Schiffe einer Aktiengesellschaft zugehören. Wie soll es da gehalten werden? Wir wären der Ansicht, daß die Autorisation nur zu ertheilen wäre, wenn die betreffenden Aktiengesellschaften ihren Hauptsitz in der Schweiz selbst haben und die Verwaltungsbehörden in ihrer Mehrheit aus Schweizern bestehen.

Der formelle Gang der Sache würde somit folgender:

Auf einem der Departemente des Bundesrathes, am passendsten wohl auf dem Handels- und Zolldepartement, würde ein großes Buch geführt, in welches die Namen aller schweizerischen Schiffe mit ihrer nähern Beschreibung, Tonnengehalt u. s. f. eingetragen würden.

Und dann natürlich die Frage der Steuern, vor allem aber wem das Geld zustehen würde.

Die Größe der Steuer würden wir nach gemachten Erhebungen für einmal auf 50 Rp. bis 1 Fr. per Tonne für das Segelschiff, auf 1 Fr. bis 2 Fr. per Tonne für das Dampfschiff festsetzen. Ein Segelschiff von 400 Tonnen wird demnach eine Jahressteuer von 2—400 Franken zu bezahlen haben, was jedenfalls eine mäßige Taxation ist.

Es wird sich nun noch fragen, wem die diesfällige Einnahme zukommen soll, dem Bunde oder den Kantonen? Wir würden indeß für passend erachten, diese Frage einstweilen außer Erörterung zu lassen in der Meinung, daß die diesfälligen Einnahmen zu einem Separatfonde zusammengelegt werden sollen, über welchen erst nach einiger Zeit Verfügungen zu treffen wären. Es will uns nämlich scheinen, daß sich im jetzigen Momente noch nicht mit hinreichender Klarheit übersehen lasse, ob nicht auch Ausgaben und Verwendungen für die Ehre und den größern Nutzen der Flagge erforderlich seien. Es ist unter solchen Umständen gewiß am Platze, mit der Verfügung über die von daher fließenden Gelder noch etwas zuzuwarten, zumal sich später auch die Bedeutung dieser Einnahmsquelle besser übersehen lassen wird.

Die Frage der Neutralität und der Landesversorgung in Krisen- und Kriegszeiten. Dieser Aspekt führte jedoch erst 1941, 77 Jahre später dazu, dass sich die Schweiz zum Führen der Schweizerflagge auf See entschloss.

Die Sache hat indeß ihre Bedeutung nicht nur für den schweizerischen Handel allein, sondern in fast noch höherm Grade für den Handel der übrigen Staaten, an dessen Gedeihen die Schweiz ebenfalls interessiert ist. Im Pariservertrag von 1856, dem auch die Schweiz beigetreten, ist nämlich in Ziffer 2 der Satz sanktionirt worden, daß die neutrale Flagge auch das feindliche Gut (Kriegskonterbande ausgenommen) deckt. Die natürliche Folge dieser Bestimmung wird die sein, daß sich in Kriegsfällen und sogar schon bei drohenden Kriegs eventualitäten der Handel der bedrohten Länder auf neutrale Schiffe flüchtet. Die Einführung einer neuen neutralen Flagge ist daher im Grunde im Interesse aller Staaten oder im Interesse des gesammten Welthandels. Es gilt im Kriegrecht zur See noch die eigenthümliche und im Grunde barbarische Bestimmung, daß das feindliche Schiff, wenn es auch ein ganz inoffensives Handelsschiff ist, sammt dem feindlichen Gute auf demselben, trotzdem daß es Privaten zugehört, von feindlichen Kriegsschiffen als gute Beise weggenommen werden darf. Beim Landkriege hat man diese Veraubung der Privaten schon längst abgeschafft oder wenigstens auf den Kriegsbedarf eingeschränkt. Beim Seekriege aber brachte man es noch nicht weiter als bis zur Verpönnung der Kaperei, welche den ersten Satz jenes zitierten Pariservertrags bildet. Dagegen ist durch den zweiten Satz des Vertrags, betreffend das Recht der neutralen Flagge, die Möglichkeit eines Fortschritts zur Gesittung eröffnet, und es kann allen Staaten, welche jenen Fortschritt angebahnt, gewiß nur lieb sein, wenn eine Flagge, deren ewige Neutralität von ihnen selbst verbürgt worden ist, für alle Kriegsfälle das bedrohte Privateigenthum unter ihren Schutz nimmt. Der Handelsstand der ganzen

Die Frage der Schiffsbautechnik. Wer soll schweizerische Seeschiffe bauen?

Der Bau und die Ausrüstung der schweizerischen Schiffe wird der Natur der Dinge nach eine Anzahl schweizerischer Etablissements im In- und Auslande beschäftigen. Es gibt schon jetzt gerade in Triest ein schweizerisches Etablissement, das sich mit dem Bau und der Ausrüstung von Schiffen beschäftigt, das aber natürlich gegenwärtig noch große Schwierigkeiten hat, um zu seiner vollen Entwicklung zu gelangen. Es gibt ferner schon jetzt in der Schweiz selbst Etablissements, welche größere Maschinen für Meerschiffe liefern. Da der Bedarf für schweizerische Schiffe durch die umliegenden Länder nur transitiren würde und somit wenigstens zu einem beträchtlicheren Theile von der Entrichtung von Eingangszöllen an die zwischenliegenden Staaten befreit wäre, so ließe sich kein genügender Grund denken, warum unsere Etablissements nicht für viele Ausrüstungsgegenstände mit in Konkurrenz treten könnten. Der Schiffsbau und die Ausrüstung würde jedenfalls eine größere Anzahl von schweizerischen Händen beschäftigen.

Die Frage der Bemannung. Ist es möglich, dass Leute aus Binnenländern gute Seeleute werden? Kann die Schweiz fähige Seeleute und Schiffsoffiziere hervorbringen?

Das Gleiche wäre wohl auch der Fall hinsichtlich der Bemannung der schweizerischen Schiffe. Man könnte zwar glauben, daß die Schweizer als Bergvölk für den Schiffsdienst wenig tauglich wären. Indes scheint dies nicht richtig zu sein. Es ist wenigstens Thatsache, daß schon gegenwärtig eine ziemlich große Zahl von Schweizern in den Marinen aller möglichen Staaten angestellt sind, darunter sogar solche in sehr hervorragenden Stellungen. Es mag dies von dem großen Reichthum der Schweiz an Seen und Flüssen herrühren, welche die Liebhaberei eines großen Theils der Bevölkerung auf Beschäftigungen dieser Art lenkt. Im Uebrigen ist es eine irrige Vorstellung, wenn man glaubt, die Marine rekrutire sich am besten nur durch Meeranwohner. Man versichert z. B., daß ein großer Theil der österreichischen Matrosen und Marineoldaten auf den Bergen von Istrien, Illyrien und Dalmatien rekrutirt werde, und daß diese in Wind und Wetter gehärteten Bergbewohner in kurzer Zeit so viel Geschick zeigen wie die Meeranwohner selbst. Es unterliegt keinem Zweifel, daß ein guter Theil Schweizer, in denen ohnehin ein innerer Drang nach großen Weltfahrten zu stecken scheint, diese Berufsart ergreifen werden, um in die Welt hinaus zu kommen, und es ist dies gewiß eine viel ehrenhaftere und zugleich zweckentsprechendere Art, ihren Drang zu befriedigen, als wenn sie hinausziehen, um in Algier, Batavia oder Rom vor fürstlichen Ballasten Wache zu stehen. Aber auch in den höhern Schiffschargen wird sich manche Gelegenheit finden, um gebildeten Mechanikern, Ingenieuren u. s. f. eine schöne Carriere zu eröffnen, insbesondere wenn auf unsern vaterländischen Lehranstalten auf derartige Bedürfnisse einige Rücksicht genommen wird.

Da wider lassen sich besonders zwei Dinge sagen: erstlich, daß die Flagge mißbraucht werden und zweitens, daß die Schweiz sie vor Verletzung nicht oder nur ungenügend schützen kann. Diese beiden Punkte bedürfen noch einer etwas nähern Betrachtung.

Die Flagge kann mißbraucht werden. Ein dem Bundesrathe zukommener anonymen Brief warnt aus diesem Grunde vor deren Autorisation, indem er namentlich den Mißbrauch mit Kriegskontrebande und durch Sklavenhandel hervorhebt. Die Möglichkeit dieses Mißbrauchs der Flagge läßt sich allerdings nicht bestreiten. Es ist möglich, daß ein schweizerischer Schiffbesitzer sein Schiff zum Schmuggel von Kriegskontrebande einsetzt. Ein solches Verfahren kann für den Betreffenden sehr verdrießliche Folgen haben; allein die Schweiz als solche kann die Handlung eines solchen Privaten gewiß eben so wenig berühren als ein beliebiger anderer Schmuggelakt auf ihren Grenzen. Sofern mit solchem Schmuggel andere neutralitätswidrige Handlungen verbunden würden, so wären selbstverständlich die eidg. Strafgesetze ganz in gleicher Weise in Anwendung zu bringen, als ob die betreffende Handlung unmittelbar vom Schweizergebiete ausgegangen wäre. Verlegenheiten von Bedeutung können aber nach unserer Ansicht aus solchen Akten einzelner Privatpersonen, so sehr dieselben zu mißbilligen wären, dem Lande selbst nicht erwachsen. Dies wäre nur dann möglich, wenn ein Einverständnis jener Schmuggler mit schweizerischen Behörden und offene oder heimliche Begünstigungen von Seite der Letztern stattgehabt hätten. Das gefährdende Objekt wäre aber in solchem Falle nicht die Flagge, sondern die Haltung der Behörden.

Ganz ähnlich verhielte es sich, wenn ein schweizerisches Schiff so ehrlos wäre, sich zum Sklavenhandel herzugeben. Das Vaterland würde allerdings mit Abscheu auf ein solches Verfahren blicken, und seine Strafgewalt würde solches im Betretungsfalle nach Verdienen züchtigen und brandmarken. Allein durch solche Schlechtigkeit eines Einzelnen wäre das Land doch nicht mehr und nicht weniger befleckt, als durch ähnliche Verbrechen verlornen Söhne im Innern, und vollends wäre es undenkbar, daß dem Lande selbst ein solcher vereinzelter Mißbrauch der Flagge zugerechnet werden könnte.

Man hat zur Beseitigung von derartigen Gefahren schon den Gedanken ausgesprochen, die Schweiz müßte ihre Flagge unter den Schutz einer großen Seemacht stellen. Der Bundesrath erklärt jedoch offen, daß ihm um diesen Preis dann allerdings der Werth einer eignen Flagge zu theuer erkauft schiene. Der Bundesrath wird unzweifelhaft auch in Zukunft, wie es bisher schon oft geschehen ist, die guten Dienste dieser oder jener Großmacht in Anspruch nehmen in Ländern, wo er keine Vertretung hat, oder wo seine diplomatischen Hilfsmittel zur Erreichung eines gewünschten Zieles nicht ausreichen, und er anerkennt dankbar die ihm in solchen Fällen von jenen Staaten geleistete Beihilfe. So kann er in gleicher Weise vielleicht auch in Zukunft die guten Dienste einer Großmacht zum Schutze seiner Flagge in Speziellfällen in Anspruch zu nehmen in den Fall kommen. Dagegen könnte er der Bundesversammlung die Begründung eines dauernden Schutzverhältnisses niemals vorschlagen, weil dadurch unter allen Umständen die Neutralität, ja möglicherweise sogar die Selbstständigkeit und Unabhängigkeit des Vaterlandes gefährdet werden könnte. Der Bundesrath nimmt keinen Anstand, sich hierüber schon im gegenwärtigen Stadium der Sache ganz bestimmt auszusprechen.

Wenn der Bundesrath unter solchen Umständen anerkennen muß, daß die Autorisation einer eignen Flagge auch gewisse Inkonvenienzen für die Gesamtstellung der Schweiz erzeugen kann, so läßt sich andererseits nicht verkennen, daß deren Bedeutung in andern Beziehungen sich durch die Aufpflanzung der eignen Flagge auch wieder erhöht.

Der Bundesrath beehrt sich demzufolge, der h. Bundesversammlung folgenden Beschlusentwurf zur Annahme zu empfehlen:

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

im Hinblicke auf Petitionen einer größern Anzahl von Schweizern in Triest, Smyrna, und St. Petersburg,

und nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 25. November 1864,

beschließt:

1. Der Bundesrath wird ermächtigt, den Gebrauch der schweizerischen Flagge auf dem Meere an schweizerische Schiffe zu bewilligen.

2. Der Bundesrath erhält die allgemeine Vollmacht, bis auf weitern Beschluß der Bundesversammlung alle für die Ausführung dieses Beschlusses zweckdienlichen Maßregeln anzuordnen.

Der Bundesrath ergreift auch diesen Anlaß zur Erneuerung der Versicherung seiner vollkommenen Hochachtung und Ergebenheit.

Bern, den 25. November 1864.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Dr. J. Dubs.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiff.

Das Thema Schweizerische Seeflagge wird ad Acta gelegt.

Darüber wurde im Parlament zwei Tage lang diskutiert. Man beauftrage die Landesregierung mit 60 zu 31 Stimmen vorerst die Unklarheiten mit den Seemächten abzuklären.

Der Aussenminister, Dr. J. Dubs beauftragte die Schweizerischen Auslandsvertretungen mit diesen Abklärungen. Zudem versuchte man mit Schreiben an 17 weitere Regierungen auf dem Diplomatischen Weg eine Stellungnahme zu erfahren. Die meisten Antworten befassten sich ausschliesslich mit möglichen Schwierigkeiten. Das Hauptproblem sah man offensichtlich darin, dass die Schweiz über keinen eigenen Seehafen verfügte. Eine weitere Behandlung dieses Geschäfts war chancenlos, so lange die Frage des Seehafens nicht geklärt war. Der einst so fortschrittliche Plan von Bundesrat Dubs blieb in den Mühlen der Diplomatie und Verwaltung stecken.

In den folgenden 77 Jahren blieben Gesuche, Schiffe unter Schweizerflagge zu stellen, bis 1941 chancenlos.⁵



Die Not des zweiten Weltkrieges zwingt zu raschem Handeln.

Erst durch die dramatischen Ereignisse des zweiten Weltkrieges wurde dieses Thema wieder aktuell. Ein rascher Aufbau einer eigenen Handelsflotte wurde überlebenswichtig. Um das ganze desaströse Ausmass unserer Landesversorgung zu verstehen, muss man die geschichtlichen Abläufe in groben Zügen kennen.

Kriegsbeginn.

11.03.1938 „Anschluss“ Österreichs an das Grossdeutsche Reich.

15.03.1939 Einmarsch der deutschen Wehrmacht in die Tschechoslowakei

07.04.1939 Italien besetzt Albanien

22.05.1939 Achse Rom-Berlin

30.08.1939 Die vereinigte Bundesversammlung wählt den 64 jährigen waadtländischen Grandseigneur und Gutsherren, Oberstkorpskommandant Henri Guisan zum General und Oberbefehlshaber der Armee.

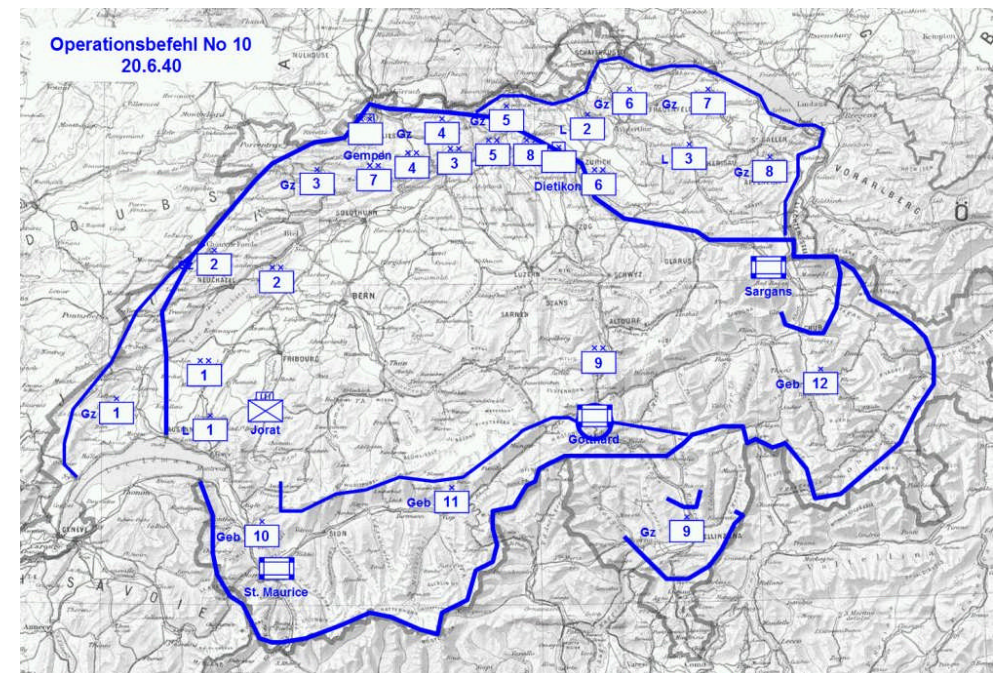
01.09.1939 Die deutsche Wehrmacht überfällt Polen.

02.09.1939 Die schweizerische Armee mobilisiert 430'000 Wehrmänner und annähernd 200'000 Hilfsdienstpflichtige.⁷

Die Limmatstellung.

Der General befahl die sogenannte Limmatstellung zu beziehen und mit Bunkern Sprengobjekten und Geländeverstärkungen auszubauen. Diese Verteidigungslinie begann in Sargans, führte dem Walensee entlang, durch die Linthebene, schliesslich dem linken Ufer des Zürichsee entlang, um dann ab Zürich dem Ufer der Limmat zu folgen. Vom Wasserschloss von Windisch zog sich die Linie nach Norden bis Villigen, drehte über den Besserstein ab und führte danach über den Aargauer, Solothurner und Baselbieter Jura auf das Plateau von Gempen.⁸ Ein wesentlicher Teil des schweizerischen Mittellandes wäre nach einem Verzögerungskampf preisgegeben worden.

Die Jurahöhen gegen Frankreich sowie das Plateau von Gempen blieben praktisch offen. Die Gefahr, dass Deutschland versuchen würde die „Magnetlinie“ zu umgehen und Frankreich über die Schweiz anzugreifen war gross. General Guisan plante und vereinbarte mit den Franzosen, dass diese im Fall eines deutschen Angriffes über das schweizerische Mittelland mit 9 Divisionen und Brigaden (180'000 Mann) über den Jura in die Schweiz vorstossen sollten. Die Schweizer Armee begann nach den Angaben der Franzosen auf dem Plateau von Gempen Stellungen und Unterstände zu bauen.¹⁶ Diese geheimen Planungen und Vorbereitungen mit Frankreich wurden ohne Wissen der Landesregierung gemacht. Neutralitätspolitisch ein äusserst fragliches und gefährliches Unternehmen. Als die deutsche Wehrmacht nach der Eroberung Frankreichs diese geheimen Akten fand wurde das zu einem existentiellen Problem für unser Land.



Die Limmatstellung¹⁹

Frankreich kapituliert.

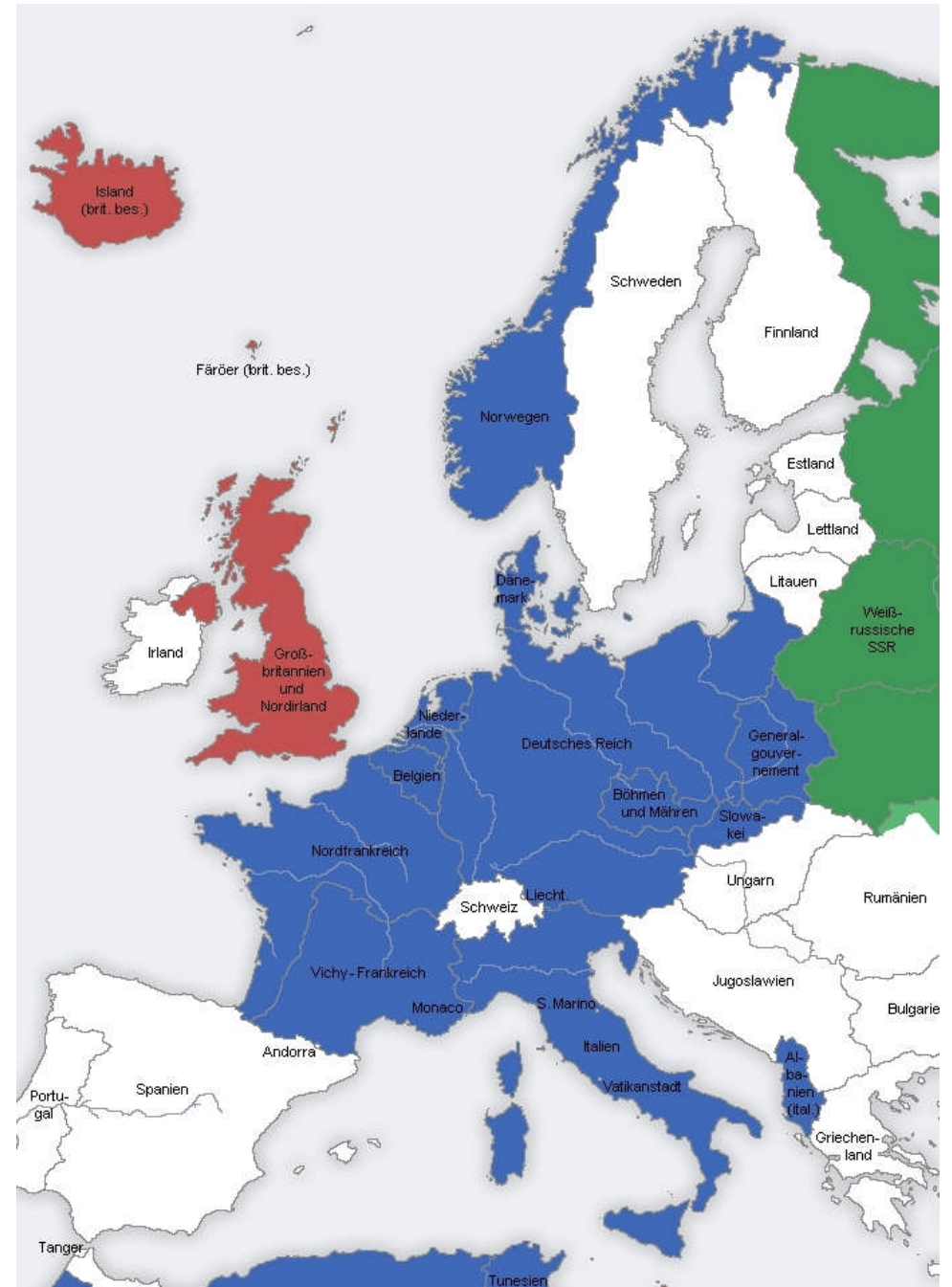
Am 10. Mai 1940 griff die deutsche Wehrmacht Frankreich an. Nicht wie vermutet wie im ersten Weltkrieg über Belgien und Holland (Schlieffen Plan), sondern durch die Ardennen (Mannstein Plan). Nach der Eroberung Frankreichs standen am 16. Juni bereits die ersten mechanisierten Truppen Guderians im französischen Jura, an der Schweizer Grenze im Rücken der Limmatstellung. Die Limmatstellung war Makulatur geworden. Am 25. Juni kapitulierte Frankreich.

Komplette Isolation.

Nun war die Schweiz vollkommen umschlossen und im absoluten Würgegriff. Der Rhein als Wasserweg war auch nicht mehr befahrbar. Zudem waren die Staustufen zwischen Strassburg und Basel zerstört. Der Basler Rheinhafen lag fast trocken.

Bis 1938 importierte die Schweiz rund 80% aller Güter über die Nordsee- und nur 20% über die Mittelmeerhäfen. Dies änderte sich nun drastisch. Man war auf die Mittelmeerhäfen angewiesen. Aber auch dieser Weg führte durch das Feindesland, was langwierige und mühsame Verhandlungen erforderte. Ohne Gegenleistung war kaum etwas zu erreichen, was wiederum die Frage der Neutralität arg strapazierte. Aber das Fressen kommt bekanntlich vor der Moral!

Erschwerend kam hinzu, dass die für die Schweiz wichtigen Seehäfen Genua und Marseille zum Teil zerstört waren. Es mangelte an der notwendigen Infrastruktur.



Karte rechts, die Lage im Juli 1940

Der U-Boot Krieg.

Mit der Eroberung Frankreichs war der Weg zum Atlantik frei. Die Deutsche Seekriegsleitung errichtete umgehend U-Bootbasen an der französischen Atlantikküste. Diese gewaltigen Schutzbauten konnten nie geknackt werden. Der mühsame und gefährliche Weg von Deutschland zum Atlantik nördlich um Schottland herum, wo in Scapa Flow in den Orkney's auch noch die britische Homefleet lauerte, war nun nicht mehr notwendig.

Versenkte Tonnage 1939 – 1945

Winston Churchill schreibt in seinem Buch »Der Zweite Weltkrieg«: »Das einzige, was mich während des Krieges wirklich beängstigte, war die Bedrohung durch die U-Boote.«

In den Kriegsjahren 1939 – 1945 wurden 5 150 Handelsschiffe mit insgesamt 21 570 720 BRT durch Feindeinwirkung versenkt. Allein die britische Handelsmarine verlor über 54% ihrer ursprünglichen Tonnage.

Das verlustreichste Jahr war 1942: 1 664 Schiffe wurden versenkt, wobei auf das Konto der U-Boote 1 160 Schiffe kamen. Der Nordatlantik avancierte zum Schauplatz der höchsten Verluste, hier gingen 2 232 Schiffe mit 11 899 732 BRT verloren.

Verluste

an alliierterem und neutralem Schiffsraum

1939	755 392 BRT
1940	3 991 641 BRT
1941	4 328 558 BRT
1942	7 790 697 BRT
1943	1 218 219 BRT
1944	530 510 BRT
1945	437 015 BRT

Quellennachweis ⁸

Schiffsbauprogramme.

Die Neubauten hielten anfangs mit den Versenkungen nicht schritt. Seit Kriegsbeginn hatten die Alliierten rund 3000 Schiffe verloren. USA und Grossbritannien gründeten 1942 das „Combined Shipping Adjustment Board“. Trotz grössten Anstrengungen konnte Grossbritannien jedoch nur 1'250'000 Tonnen Schiffsraum pro Jahr bauen.

Daraufhin beschleunigten die Amerikaner ihr Programm. Dies mit dem Ziel bis Ende 1943 24 Mio. Tonnen Schiffsraum zu bauen. Dies war das 21-fache der 1941 abgelieferten Tonnage. Bereits im Spätsommer 1942 bauten die Amerikaner mehr Schiffe, als die deutschen U-Boote versenken konnten.¹²

Die durchschnittliche Bauzeit dieser „Liberty-Ships“ betrug 42 Tage. Jeden Tag liefen 3 Liberty-Ships vom Stapel.



Liberty-Ship

Sommer 1940, innen- und aussenpolitische Krise.

In dieser Zeit zeigte sich wie anspruchsvoll Neutralität ist. Alle Kriegsbeteiligten forderten. Die Deutschen Durchfahrtsrechte und Präzisionsgeräte, die Engländer Werkzeugmaschinen und 20mm Flakkanonen und vieles anderes mehr. Jede Lieferung wurde mit einem Gegengeschäft verknüpft und jedes Mal hagelte es Proteste wegen Neutralitätsverletzung von der Gegenpartei. Die schweizerische Luftwaffe verhinderte Grenzverletzungen deutscher Flieger. Das ausgerechnet mit Flugzeugen des Typs ME-109, welche man noch vor Kriegsausbruch in Deutschland kaufte. Dies führte wiederum zu massiven Protesten und die Armeeführung musste diese Interventionen aus politischen Gründen zeitweise unterbinden.

Es war eine verworrene Situation, das Volk erwartete eine führungsstarke Regierung. Am 25. Juni hielt der Bundespräsident und Aussenminister Pilet-Golaz eine wohl vorbereitete Rede an die Nation. Parallel dazu verlasen seine Ratskollegen Celio und Etter die Rede in italienischer und deutscher Sprache über die anderen Landessender Monte Ceneri und Beromünster. Die Rede war sprachlich wohl formuliert und auf intellektuell hohem Niveau. Sie verunsicherte jedoch die Zuhörer im In- und Ausland. Da wurde davon gesprochen, dass man sich den neuen Verhältnissen anpassen müsse. Der Ton und der Umgang mit dem Schweizervolk waren falsch gewählt. Schweizerinnen und Schweizer verstehen sich als der Souverän und nicht als zu regierende Masse.

Die Schweiz entschuldigte sich auf Anraten des deutschen Botschafters von Weizsäcker für die Abschüsse der deutschen Flugzeuge über schweizerischem Hoheitsgebiet. Wut, Verzweiflung und Unsicherheit breiteten sich aus „me s'ott de Pilet go la“. 25 Offiziere, planten sogar einen Putsch!

Auch die Briten und Amerikaner verstanden die schweizerische Aussenpolitik nicht mehr und zogen daraus die Konsequenzen. Dies wiederum erschwerte den Aussenhandel erneut.

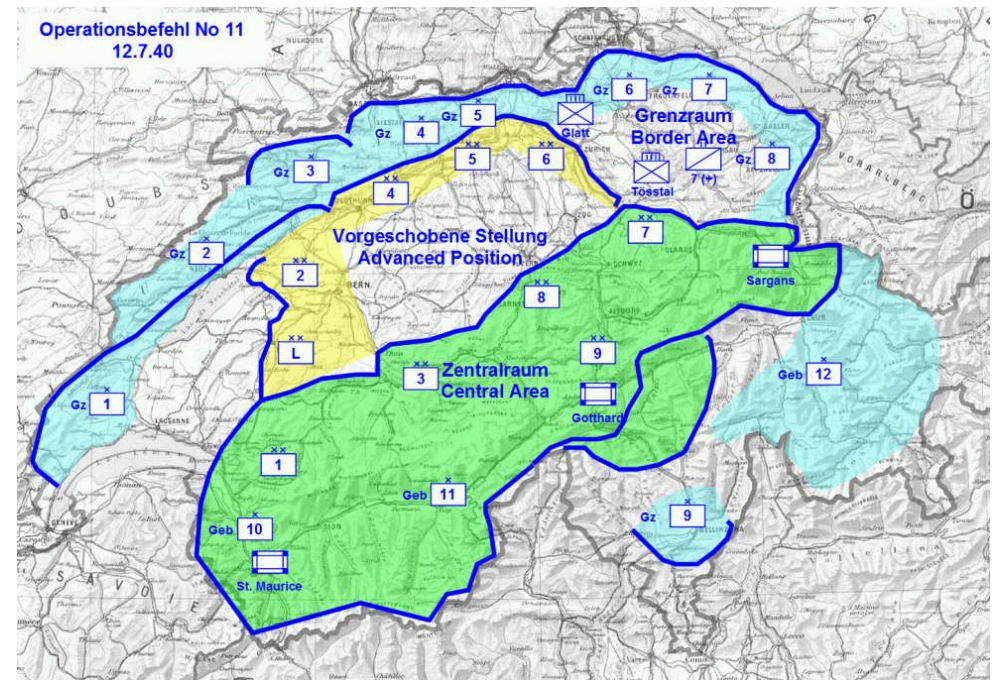
Die Limmatstellung war sinnlos geworden. Der General beschloss die Armee in die Alpenfestung, das Reduit zurückzuziehen. Damit wurde das ganze Ausmass

der Bedrohung für jedermann ersichtlich. Das ganze Mittelland wäre nach einem Verzögerungskampf aufgegeben worden.

Am 25. Juli, einen Monat nach der missglückten Rede des Bundespräsidenten, brach General Guisan sein Schweigen. Er befahl sämtliche Kommandanten der Armee bis auf Stufe Bataillon auf die Rütliwiese zum Rapport.

Guisan erklärte, warum er befohlen hatte, die Armee in die Alpen zu verschieben. Er ging gegen Defätismus vor und drohte, sich von jedem Offizier zu trennen, der behauptete, Widerstand sei zwecklos. Im Manuskript hiess es: „Der erste Kampf, der heute geführt werden muss, ist der Kampf gegen das es nützt nichts.“¹²

Dieser symbolträchtige Rapport vermochte der Armee und dem Schweizervolk wieder mehr Sicherheit, Durchhaltewille und Zuversicht geben.



Das Reduit¹⁹

Kriegswirtschaft mit Charterschiffen

Die Ungewissheit über die Entwicklung in der Seeschifffahrt zwang das KTA, Kriegs Transportamt, im Herbst 1939 zu einem sofortigen Entscheid. Am 15.09.39 schloss das KTA mit der griechischen Reederei Rethymnis + Kulukundis einen Vertrag ab wonach sich diese verpflichtete, der Schweiz 15 erstklassige Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 166'000 Tonnen für die ganze Dauer des Krieges zu verchartern.¹⁴ Die meisten dieser Schiffe traten schon 1939 in den Dienst des KTA. Diese Charterschiffe allein konnten jedoch den normalen Bedarf der Schweiz nicht decken.

Schiffsraum wurde immer knapper. Es war kaum mehr möglich eine Charter zu bekommen. Seit Ausbruch des Krieges verteuerten sich die Frachtraten um rund das fünffache.

1941 besetzte die deutsche Wehrmacht Griechenland. Somit war dies nun Kriegspartei. Der Eingang zum Mittelmeer bei Gibraltar war zu. Die von der Schweiz gecharterten griechischen Frachter konnten nur noch im Transatlantikverkehr eingesetzt werden. Eine Kriegspartei (Griechen) fuhr für einen Neutralen (Schweiz) in Charter. Es war äusserst fraglich, ob damit der schweizerische Anspruch als Neutraler zu fahren von den anderen Kriegsparteien respektiert würde.

Wegen der britischen Blockade mussten die Güter in Portugal und Spanien auf Küstenfrachter anderer Nationalität umgeladen werden, welche sie dann zu den Mittelmeerhäfen brachten. Ware, welche in diesen Häfen lagerte, konnte oft nicht in die Schweiz transportiert werden. Monatelang wurde um Transportkapazitäten, und Durchgangsrechte gefeilscht.

Die Versorgung des Landes mit Rohstoffen war schon 1939 behindert. Diese Behinderung verschärfte sich im Verlauf der Kriegsjahre dramatisch. 1939 wurde eine Rationierung für Treibstoffe und gewisse Rohstoffe eingeführt. Im Verlaufe der Kriegsjahre mussten diese Rationierungen immer weiter verschärft werden. 1945 gab es praktisch nichts mehr ohne Rationierungsmarken zu kaufen. Diese

Einschränkungen lockerten sich nach dem Krieg wieder, wurden jedoch erst 1948 endgültig aufgehoben.⁶

Die Schweizerische Handelsflotte entsteht.

Es war nun offensichtlich, eine eigene Handelsflotte wurde überlebenswichtig. Der Rechtsgelehrte Prof. Dr. jur. R. Haab wurde beauftragt die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen. In nur einem Monat lag der erste Entwurf vor und am 09.04.1941 genehmigte der Bundesrat das Gesetz.

Aufgrund von Sondervollmachten, welche sich die Landesregierung bei Kriegsausbruch geben liess, konnte der Bundesrat dieses Gesetz unter Umgehung des Parlamentes sofort in Kraft setzen. In regelmässigen Abständen orientierte der Bundesrat das Parlament über die Massnahmen, welche er aufgrund dieser Sondervollmachten getroffen hatte.

Wesentliche Punkte wurden bis heute für Berufsschiffe, aber auch für Yachten, beibehalten:

Die Schiffe müssen zu 100% in schweizerischem Eigentum sein. Dies um als Neutrale glaubhaft zu sein (Versorgung in Krisenzeiten).

Port of Registration (Heimathafen) für alle schweizerischen Seeschiffe ist Basel.

Das SSA Schweizerische Seeschiffahrtsamt mit Sitz in Basel ist dem EDA (Eidg. Departement für auswärtige Angelegenheiten) unterstellt.

Vierter Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die auf Grund der
ausserordentlichen Vollmachten ergriffenen Massnahmen.

(Vom 21. Mai 1941.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen über die Massnahmen Bericht zu erstatten, die wir vom 16. Oktober 1940 bis zum 15. April 1941 auf Grund des Bundesbeschlusses vom 30. August 1939 über Massnahmen zum Schutze des Landes und zur Aufrechthaltung der Neutralität ergriffen haben.

Die Landesregierung erläutert das neue Seeschiffahrtsgesetz in seinem Bericht an das Parlament sehr detailliert. Sie kommt aber zum Schluss, dass es sich hier nur um ein Rahmengesetz handle, welches das Wesentlich regle. Ein kluger Entscheid!¹⁵

Damit haben wir die Grundsätze dargelegt, von denen sich der Bundesratsbeschluss vom 9. April 1941 leiten lässt. Wir sind uns vollauf bewusst, dass dieser ein System von Notbehelfen darstellt und sich in der Praxis nach der einen und andern Richtung Friktionen ergeben können. Indes war im gegenwärtigen Zeitpunkte angesichts der Dringlichkeit des Gegenstandes eine andere Lösung nicht möglich. Der Bundesratsbeschluss kann und will denn auch nichts anderes sein, als eine vorläufige, des Ausbaues bedürftige, aber auch fähige Grundlage, die vielleicht in absehbarer Zeit, nachdem die nötigen Erfahrungen gesammelt sein werden, durch eine Neuordnung wird ersetzt werden müssen.

Dann folgt der Entscheid, dass der Bund selbst Schiffseigner wird. In der Folge hat das KTA, Kriegstransportamt, vier Schiffe gekauft welche von schweizerischen Reedereien bereedert wurden.

2. Seetransporte.

Die Verwicklung Griechenlands in den Krieg hatte zur Folge, dass die zeitgecharterten 15 griechischen Schiffe die italienischen Häfen Genua und Savona, in denen sie auch seit dem Eintritt Italiens in den Krieg gelöscht und teilweise beladen worden waren, nicht mehr benutzen konnten. Über die Verwendung dieser Schiffe fanden in der Folge Verhandlungen mit den Regierungen Griechenlands und Grossbritanniens statt. Trotzdem konnte deren Benützung für Fahrten in dem Mittelmeer bis heute nicht erreicht werden.

Nachdem in der Folge die Zahl der neutralen Staaten, die über eine Handelsflotte verfügen, immer kleiner wurde und die Schwierigkeiten zur Beschaffung neutraler Schiffe ständig zunehmen, hat der Bundesrat mit Beschluss vom 1. April 1941 zu Lasten der kriegswirtschaftlichen Kredite einen Betrag bis zu Fr. 16 000 000 für den Ankauf von Schiffen bewilligt. Ferner hat der Bundesrat am 9. April 1941 einen Beschluss über die Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge gefasst. Näheres hierüber ist unter dem Abschnitt des Politischen Departementes ausgeführt.

Bis Ende 1945 wurden 14 Schiffe unter Schweizer Flagge registriert. Zusammen hatten sie eine Tonnage von knapp 84'000 DWT zu 1016 Kg. Eigner waren das KTA, Kriegs Transport Amt, das rote Kreuz und private Reedereien.¹⁵

Schiffe unter Schweizerflagge während des zweiten Weltkrieges.

Nr.	Name	Baujahr	Tonnage DWT	registriert	Eigner
001	S/S CALANDA	1913	7470	24.04.1941	Schweizerische Reederei AG Basel
002	S/S MALOJA	1906	2650	24.04.1941	Schweizerische Reederei AG Basel
003	S/S SANKT GOTTHARD	1911	8339	06.05.1941	KTA, Eidgen. Kriegs Transportamt
004	S/S GENEROSO	1896	2150	29.05.1941	Maritime-Suisse SA, Gründer G. Duttweiler Migros
005	S/S SAINT CERGUE	1937	7600	10.07.1941	Suisse Atlantique Société de Navigation Maritime S. A.
006	S/S CHASSERAL	1897	4064	17.07.1941	KTA, Eidgen. Kriegs Transportamt
007	S/S SÄNTIS	1915	6690	12.12.1941	KTA, Eidgen. Kriegs Transportamt
008	S/S EIGER	1929	8137	30.12.1941	KTA, Eidgen. Kriegs Transportamt
009	S/S ALBULA	1910	2030	26.02.1942	Schweizerische Reederei AG Basel
010	S/S LUGANO	1898	9200	29.04.1942	Nautilus AG
011	S/S CARITAS I	1903	3950	05.05.1942	Stiftung für die Durchführung von Transporten im Interesse des Roten Kreuzes, Basel
012	S/S ZÜRICH	1893	2800	30.03.1943	Maritime-Suisse SA, Gründer G. Duttweiler Migros
013	S/S CARITAS II	1930	3950	17.03.1944	Stiftung für die Durchführung von Transporten im Interesse des Roten Kreuzes, Basel
014	S/S HENRI DUNANT	1910	8500	28.09.1944	Stiftung für die Durchführung von Transporten im Interesse des Roten Kreuzes, Basel

Es war nicht einfach auf dem äusserst angespannten Weltmarkt Frachtschiffe zu kaufen. Dementsprechend musste man das nehmen was zu haben war. Das Alter und somit auch der technische Zustand der Schiffe waren zum Teil problematisch. Die Schiffe des KTA, Kriegs Transportamtes, wurden nach dem Krieg mit Gewinn verkauft. Die Schweizerische Handelsflotte sowie die gecharterten griechischen Schiffe reichten jedoch bei weitem nicht aus um eine normale Versorgung zu garantieren. Sie leisteten aber einen wesentlichen Beitrag zu einer minimalen Versorgung und somit zur Unabhängigkeit und zum Überleben.

Als Neutrale unterwegs.

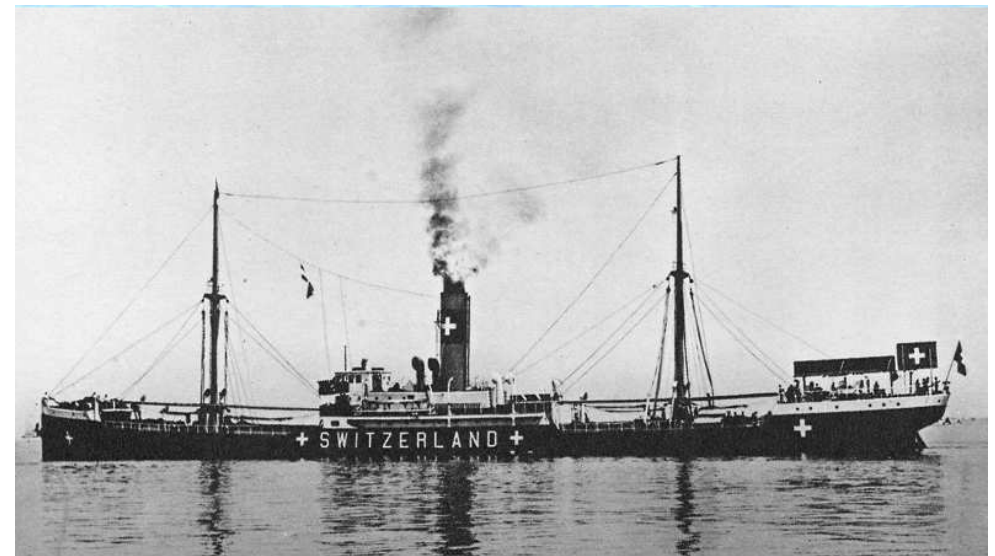
Unsere Hochseeflotte vertraute darauf, dass man die Neutralität respektiere. Deshalb wurden die Schiffe mit mannshohen Schweizerkreuzen und dem Schriftzug „SWITZERLAND“ bemalt. Nachts fuhr man nicht abgedunkelt, sondern beleuchtete diese Beschriftung mit Scheinwerfern. Zudem wurden die Routen publiziert um die Identifizierung zu vereinfachen. Das hat meistens, jedoch nicht immer funktioniert.



1944 die LUGANO und die CALANDA in Lissabon ¹⁷



1944 die CALANDA vor Anker in Lissabon im Charter für das Rote Kreuz ¹⁷



Die CHASSERAL ¹⁷

Das Schicksal der Schiffe unter Schweizerflagge während des zweiten Weltkrieges.

S/S CALANDA	1946 nach Dänemark verkauft, 1953 abgewrackt
S/S MALOJA	07.09.1943 bei Korsika bombardiert und gesunken
S/S SANKT GOTTHARD	1947 vom KTA, Kriegs Transportamt, an die Nautilus AG verkauft
S/S GENEROSO	1944 beim verholen im Hafen von Marseille auf eine Mine gelaufen und gesunken, Totalschaden
S/S SAINT CERGUE	1951 an die deutsche Reederei R. Bornhofen & H. Bischoff in Hamburg verkauft
S/S CHASSERAL	Wurde 1942 bei Marseille von britischen Flugzeugen bombardiert und schwer beschädigt später wieder repariert. Das KTA, Kriegs Transportamt, verkauf die CHASSERAL 1947 an die Nautilus Reederei in Genf
S/S SÄNTIS	1947 vom KTA, Kriegs Transportamt, an die Nautilus AG verkauft
S/S EIGER	1947 vom KTA, Kriegs Transportamt, an die Schweizerische Reederei AG, Basel verkauft
S/S ALBULA	1945 an M. und R. Pino, Panama verkauft
S/S LUGANO	1948 an Voreigner Ignazio Messina & Co in Genua verkauft
S/S CARITAS I	1947 Kollision zwischen Flushing und Floedam mit dem holländischen Schiff JAN STEHEN und gesunken
S/S ZÜRICH	1946 Totalverlust, bei Lissabon auf Grund gelaufen
S/S CARITAS II	1945 Rückgabe an die United States War Shipping Administration
S/S HENRI DUNANT	1945 Rückgabe an die United States Maritime Comission in Norfolk

Verbindung mit der Heimat.

Die Crew auf diesen Schiffen wurde international rekrutiert, wobei man jedoch aus Neutralitätsgründen darauf achtete keine Leute aus kriegsführenden Nationen anzustellen. Nicht ganz einfach, wenn man bedenkt, dass der Zweite Weltkrieg ein weltweiter Konflikt war. Lediglich die Bordfunker waren fast immer Schweizer. Es wurden 6 Funker und 6 Piloten der Luftwaffe zu Schiffsfunkern umgeschult. Als Küstenfunkstelle diente „Zürich Radio“ HBZ in Dübendorf mit einer Sendeleistung von 150 Watt. Über HBZ Zürich Radio standen unsere Schiffe in regelmässigem Kontakt mit ihren schweizerischen Reedern.

1949 wurde diese Küstenfunkstelle zum neuen Flughafen Kloten verlegt. Bald behinderte aber die 125 Meter hohe Antennenanlage den Flugbetrieb. Sie wurde auf den Zürichberg bei Waltikon verlegt. Mit dieser neuen Anlage auf annähernd 700 Metern Höhe konnte die Übertragungsleistungen auf grosse Distanzen im Kurzwellenbereich wesentlich verbessert werden.

1953 wurde der Schiffsfunk (Bern Radio) der Radio Schweiz AG in Bern abgetreten¹⁸.

Die Küstenfunkstelle Bern Radio, HEB (hotel echo bravo)

„This is bern radio, maritime service calling“, so meldete sich „the most friendly coast station“ alle vier Stunden mit der „traffic list“. Ohne zu übertreiben kann man mit einem berechtigten Stolz sagen, dass Bern Radio weltweit eine der besten Küstenfunkstellen war. Technisch perfekt, auf neustem Stand bietet Bern Radio heute alle technischen Kommunikationsmöglichkeiten für die Seefahrt an. Der Kurzwellenbetrieb wurde aus Gründen der Krisensicherheit weiter geführt, dann jedoch im Jahr 2009 trotzdem eingestellt.

2009 hat die SWISSCOM den Betrieb von Bern Radio im Auftrag der Schweizerischen Eidgenossenschaft übernommen. www.bernradio.ch

Nach dem Krieg.

Man zog die Lehren aus der Vergangenheit. Während des „Kalten Krieges“ wurde eine moderne Handelsflotte aufgebaut. Diese besteht heute (Stand Februar 2012) aus 41 Schiffen mit einer Tonnage DWT von 1'245'346¹⁷.

Damit eine minimale Autonomie in Krisenzeiten garantiert werden kann, unterstützt der Bund die Schweizerischen Reeder mit Krediten.

Die Tonnage bzw. das Ladevolumen der Schweizerischen Handelsflotte beträgt ca. 0.01 Promille der Weltkapazität.



Die MAERSK JUAN, Baujahr 2005, ein Containerschiff mit 2824 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). Dies ist das Mass der Ladekapazität. Sie kann also 2824 Standardcontainer von rund 6 Metern Länge laden¹⁷.

Schweizer Yachten.

Mit der Konjunktur der Sechzigerjahre entwickelte sich auch der Yachtsport rasant. Immer mehr Schweizer wollten mit ihren Schiffen auf See fahren. Die gesetzliche Grundlage, das „Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge“ war jedoch ausschliesslich für die Berufsschifffahrt ausgelegt worden. Es fehlte eine rechtliche Grundlage um diese Yachten mit den entsprechenden, international gültigen Papieren auszustatten.

Im Frühjahr 1971 wurde die „Verordnung über schweizerische Yachten zur See“ erlassen. Diese „Yachtverordnung“ bildet seitdem die Grundlage für die Immatrikulation, die Ausrüstung und den Betrieb dieser Yachten. Ebenfalls geregelt wurde die Frage der Befähigungszeugnisse der Schiffsführer (Hochseeschein).

Heute sind rund 1'700 Schiffe im schweizerischen Yachtregister eingetragen.

<http://www.eda.admin.ch/eda/de/smno/trasea.html>

Private Segelschulen und der CCS, Cruising Club Schweiz, mit über 6'500 Mitgliedern und sechs eigenen Yachten leisten einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung des schweizerischen Yachtportes auf hohem Niveau.

<http://www.cruisingclub.ch/>

Quellennachweis.

- 1 Schweizer Reeder in aller Welt /13 / Walter Zürcher
- 2 Schweizer Reeder in aller Welt /16 / Walter Zürcher
- 3 Schweizer Reeder in aller Welt /21 / Walter Zürcher
- 4 Bundesblatt II, 10.04.1854, aus den Verhandlungen des Bundesrates
- 5 Schweizer Reeder in aller Welt /32-36 / Walter Zürcher
- 6 Zeitschrift „DIAMANT“ Gedenkschrift der Armee zur Kriegsmobilmachung 1939, 16 / Projektleitung DIAMANT
- 7 General Guisan / 45 / M. Somm
- 8 General Guisan / 47 / M. Somm
- 9 Die Schweizer Handelsschiffe 1939-1945 / 29 / W. Zürcher
- 10 Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge / 65 /
- 11 Verordnung über die schweizerischen Jachten zur See / 1 /
- 12 General Guisan / 138 / M. Somm
- 13 Die Schweizer Handelsschiffe 1939-1945 / 30 / W. Zürcher
- 14 Schweizer Flagge zur See / 24 / W. Zürcher
- 15 Bundesblatt 1941 / band 1 / Heft 17 / Geschäftsnr. 4139
- 16 General Guisan / 74 / M. Somm
- 17 www.swiss-ships.ch
- 18 <http://www.colmail.ch/index.php/beruf/bern-radio.html>
- 19 <http://www.schweiz1940.ch/limmat40-en/>