



Die «Alinghi» ist nicht allein

Schweizer Schiffe auf allen Meeren: Auch das Binnenland
In seinem Büro hängt eine Weltkarte, auf der stets die aktuellen Positionen der derzeit 32 Schweizer Hochsee-Handelsschiffe festgehalten sind: Michael Eichmann vom Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung wacht über die Sicherstellung der Schweizer Schiffstonnage.

WALTER DÄPP

Die Weltkarte an der Bürowand ermöglicht stets den Überblick: In diesen Tagen verkehren von den 32 Schweizer Hochsee-Frachtschiffen acht in europäischen Gewässern, zehn auf asiatischen Meeren, eines in Australien, drei in Nord- und Zentralamerika, sieben in Südamerika, und drei sind vor Westafrika unterwegs. Und Michael Eichmann, Chef des Stabes des Bundesamts für wirtschaftliche Landesversorgung, kann – über die Reedereien oder auch direkt – wenn nötig jederzeit mit diesen Schiffen Kontakt aufnehmen. Das wäre der Fall, wenn die Schweiz die Transportkapazitäten dieser Schiffe beanspruchen müsste, um in einer Krisensituation die Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern sicherzustellen.

Für Krisen gewappnet sein

Dabei geht es, wie Eichmann betont, in der heutigen globalisierten Welt, wo alles «just in time» geliefert wird, vor allem um die Bewältigung sektorieller Krisen: Wenn zum Beispiel plötzlich der Nachschub an Getreide oder an einem anderen wichtigen Grundnahrungsmittel stockt, könne man relativ schnell mit Schweizer Schiffen aktiv werden.

Die Schweizer Reeder, die mit Schiffen unter Schweizer Flagge fahren, sind verpflichtet, dazu Hand zu bieten. Und schlimmstenfalls könnten die benötigten Schiffe vom Bundesrat requiriert werden. «Es geht also darum, für grössere Krisensituationen gewappnet zu sein», sagt Eichmann. Doch glücklicherweise sei dies seit dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr nötig gewesen.

Der Bund gibt Bürgschaften

Schweizer Reedereien, die mit Schiffen unter Schweizer Flagge fahren, können als Gegenleistung Bürgschaften der Eidgenossenschaft beanspruchen – bei Schiffneubauten bis zu 85 Prozent des Erwerbspreises. Die längste Laufzeit beträgt 15 Jahre, in der Praxis bleibt ein Schiff aber nur rund acht Jahre unter Schweizer Flagge, ehe es ersetzt wird. Diese Bürgschaftspolitik ist für Eichmann «eine erfreuliche Sache»: Seit 1948 habe der Bund damit noch keinen einzigen Rappen verloren. Und das Parlament hat 2002 für weitere zehn Jahre einen Rahmenkredit von 600 Millionen Franken bewilligt.

«Kleine, aber stolze Flagge»

Dass die derzeit mehr als dreissig Schweizer Schiffe mit nur etwa 0,1 Prozent der weltweiten Schiffstonnage – die Welthandelsflotte umfasst rund 40 000 Schiffe – im internationalen Grössenvergleich kaum der Rede wert sind, stört Eichmann nicht. «Die Schweizer Flagge auf den Weltmeeren ist eine kleine, aber stolze Flagge», sagt er, «wir verfügen über eine Tragfähigkeit von rund 900 000 Tonnen. Das ist beachtlich. Vor allem deshalb, weil wir eine moderne, flexible und

«Transportsysteme sichern»

Deshalb sei es wichtig, dass die Transportsysteme sichergestellt seien. Und weil für ein Binnenland die Seeschifffahrt das schwächste Glied in der gesamten Transportlinie sei, müsse «eine gewisse Schiffstonnage sichergestellt werden – im Interesse einer sicheren Landesversorgung».

Auch die Erfahrungen aus dem Ersten und Zweiten Weltkrieg hatten dazu geführt, dass die 1941 neu gegründete Schweizer Handelsflotte nach Kriegsende beibehalten wurde. 1953 wurde die notrechtliche Seerechtsgesetzgebung

Schweiz ist eine Seefahrernation – mit einer flotten Hochseeflotte gut einsetzbare Flotte haben.»

Wichtige Hochseeschiffe

Schon im Ersten Weltkrieg hatte sich gezeigt, dass die Schweiz als Binnenland bei der wirtschaftlichen Landesversorgung Probleme haben kann, wenn sie über keine Hochseeschiffe verfügt. Auch heute seien die Vorräte an lebenswichtigen Gütern eben klein: Der globale Wettbewerb zwingt auch die Schweizer Wirtschaft, möglichst keine Vorräte anzulegen.

«So», sagt Eichmann, «haben wir in der Schweiz zum Beispiel im Handel nur noch für höchstens vier bis acht Tage freie Benzin- und Heizölvorräte. Bei zahlreichen lebenswichtigen Versorgungsgütern ist es nicht anders. Und weil unsere Industrie heute die meisten Güter nicht oder nur noch teilweise in der Schweiz, sondern irgendwo auf der Welt produziert, zum Beispiel im asiatischen Raum, kann der globale Gütertausch in einer Krise rasch behindert oder erschwert werden. Das würde unsere Versorgungssituation verschärfen und die Wirtschaft stören.»

«Transportsysteme sichern»

Deshalb sei es wichtig, dass die Transportsysteme sichergestellt seien. Und weil für ein Binnenland die Seeschifffahrt das schwächste Glied in der gesamten Transportlinie sei, müsse «eine gewisse Schiffstonnage sichergestellt werden – im Interesse einer sicheren Landesversorgung».

Auch die Erfahrungen aus dem Ersten und Zweiten Weltkrieg hatten dazu geführt, dass die 1941 neu gegründete Schweizer Handelsflotte nach Kriegsende beibehalten wurde. 1953 wurde die notrechtliche Seerechtsgesetzgebung

von 1941 durch das Seeschiffahrtsgesetz abgelöst.

Kaum noch Schweizer Seeleute

Eichmann bedauert, dass auch auf den unter Schweizer Flagge fahrenden Schiffen kaum noch Schweizer Seeleute arbeiten. Die letzte Erhebung Ende 2006 hat ergeben, dass die «Bemannung» der Schweizer Hochseeschiffe nur noch zu 3,3 Prozent aus Schweizern besteht: Von insgesamt 515 Seeleuten aller Grade waren nur noch 17 Schweizer. 159 von ihnen kamen aus Kroatien, 93 aus den Philippinen, 78 aus der Ukraine, 36 aus Russland, 31 aus Rumänien, 29 aus Sri Lanka, 26 aus Ungarn, 15 aus Polen, 14 aus Bulgarien. Insgesamt waren Seeleute aus 17 Nationen an Bord der rund dreissig Schweizer Schiffe.

Seemann sei eben ein physisch und psychisch harter Beruf, sagt Eichmann, und die Zeiten der Seefahrerromantik seien vorbei. Die Liegezeiten in den Häfen seien sehr kurz, die Seeleute seien oft monatelang an Bord – dauernd im Einsatz, sieben Tage in der Woche. Bedauerlich sei dieser Rückgang an Schweizer Seeleuten auch deshalb, weil so «das maritime Know-how» verloren gehe. Bei vielen Schweizer Reedereien seien heute Fachleute im Einsatz, die früher aktiv zur See gefahren sind. Doch Nachwuchs ist kaum in Sicht.

Das Seeschiffahrtsamt

Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt in Basel, das die Aufsicht über die Schifffahrt unter Schweizer Flagge ausübt, kann zwar gewisse Ausbildungshilfen anbieten, doch der Seemannsberuf scheint auf junge Schweizer – auch aus finanziellen Gründen – keine grosse Anziehungskraft mehr auszuüben.



Der Bund
21.06.2007

Auflage/ Seite
Ausgaben

60500 / 2
300 / J.

Seite 2 / 4
9168
5837487

EVD / PD / UVEK

DIE SCHWEIZER HOCHSEEFLOTTE

32 Hochseeschiffe fahren derzeit unter Schweizer Flagge. Sie verfügen über eine Ladekapazität von mehr als 900 000 Tonnen, was etwa ein Promille der Welttonnage ausmacht. Auf den Weltmeeren verkehren rund 40 000 Handelsschiffe. Bei den Schweizer Schiffen, die von sechs Schweizer Reedereien betrieben werden, handelt es sich um Massengutfrachter, Container-

schiffe, Mehrzweckfrachter und Produktetanker. Für alle diese Schiffe ist der Heimathafen Basel. **Mit 225 m Länge** und 32,20 m Breite sind die von der Reederei Suisse-Atlantique SA betriebenen Schiffe «Corviglia», «Celerina» und «General Guisan» die grössten Schweizer Handelsschiffe. Sie haben eine Ladekapazität von je 73 035 Tonnen (tons deadweight, tdw).

Mit ihren 32,20 m Breite sind sie gerade noch schmal genug, um den Panamakanal passieren zu können. **550 Seeleute** arbeiten auf den 32 Schweizer Hochseeschiffen – unter ihnen nur noch 17 Schweizer. Die Schweizer Schifffahrt ist im Schifffahrtsgesetz vom 23. 9. 1953 geregelt. Das Schweizerische Seeschifffahrtsamt des EDA übt die Aufsicht über die Seeschifffahrt un-

ter Schweizer Flagge aus und stellt den Seebrief (Fahrzeugausweis) aus. Es befindet sich in Basel. **Über die 1600 Jachten** und Kleinboote unter Schweizer Flagge (zum Beispiel Hochseejachten auf dem Mittelmeer) wird vom Seeschifffahrtsamt ebenfalls ein Register geführt. Die Eigentümer dieser Schiffe müssen die schweizerische Nationalität haben. (wd)

SEIT DEM ZWEITEN WELTKRIEG

Schiffe unter Schweizer Flagge

Die Schweizer Flotte wurde mitten im Zweiten Weltkrieg, am 9. April 1941, gegründet – zwecks Versorgung der Schweizer Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern im Kriegsfall. Bereits bei Kriegsausbruch wurden wichtige Einfuhrwege in die Schweiz blockiert, was zu einer Verknappung der Lebensmittelversorgung führte. «Man erinnerte sich damals auch an den Ersten Weltkrieg», sagt Michael Eichmann, «als die Schweiz in Amerika Getreide kaufte, dieses dann aber mangels verfügbarer Schiffstonnage nicht über den At-

lantik brachte. Wir hatten noch keine eigene Flagge, und fremde Schiffe waren nicht verfügbar.»

Der Bundesrat schloss deshalb bei Kriegsbeginn mit einer griechischen Reederei einen Chartervertrag ab, der – gegen sehr viel Geld – die Nutzung von 15 Schiffen durch die Schweiz vorsah. Nach dem Einmarsch Italiens und Deutschlands in Griechenland galt die griechische Flagge aber nicht mehr als neutral, weshalb England die meisten dieser Schiffe als Feindgut beschlagnahmte und der Schweiz nur einzelne von ihnen überliess.

«Calanda» war das erste Schiff

Verschiedene Schweizer Gesellschaften kauften damals, meist zu überhöhten Preisen, sehr alte Schiffe, die häufig auch in schlechtem Zustand waren, und stellten sie unter die neu gegründete Schweizer Flagge. Da diese Tonnage aber für die Bedürfnisse der Landesversorgung nicht ausreichte, machte sich der Bund selber zum Reeder: Er kaufte zwischen April und Dezember 1941 vier Handelsschiffe – als erstes den 1911 gebauten und in Panama re-

gistrierten Dampfer «Armando», aus dem die «St. Gotthard» wurde, und später die Schiffe «Chasseral», «Säntis» und «Eiger».

Das erste Schiff unter Schweizer Flagge war aber die nach einer wechselvollen Geschichte unter der Panama-Flagge fahrende «Calanda». Das 1913 in Sunderland erbaute Schiff lag im Hafen von Savona vor Anker, als am 19. April 1941 um 12 Uhr unter den Augen des holländischen Kapitäns Pieter Kommer Kwak die Panama-Flagge eingezogen und das Schweizer Kreuz gehisst wurde. (wd)



Der Bund

21.06.2007

Auflage/ Seite

60500 / 2

Ausgaben

300 / J.

Seite 3 / 4

9168

5837487

EVD / PD / UVEK



Die Weltkarte, die Flaggen von Schweizer Reedereien – und **Michael Eichmann**, der die Schiffe «im Griff» hat.

FRANZISKA SCHEIDEGGER



Der Bund

21.06.2007

Auflage/ Seite

60500 / 2

Ausgaben

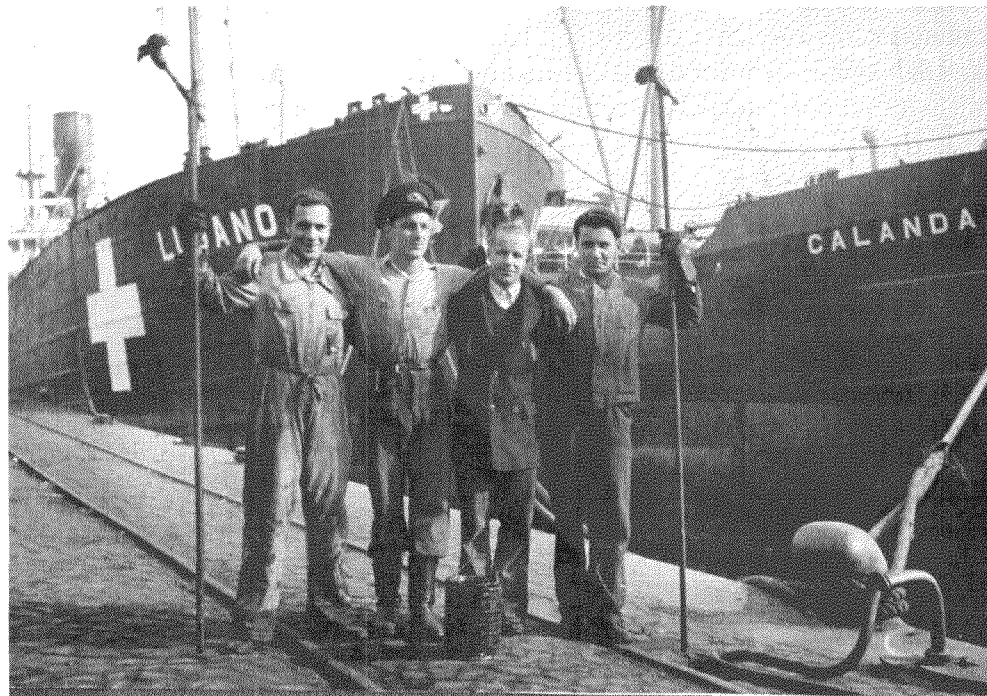
300 / J.

Seite 4 / 4

9168

5837487

EVD / PD / UVEK



Schweizer Flagge im **Zweiten Weltkrieg**: «Lugano» und «Calanda» im Hafen von Lissabon. zvg