

## Geschichte der Schweizer Hochseeschifffahrt

Vortrag von Rolf Rütli vom 06. März 2020  
Bericht von Simon Lüthi

Am 06. März 2020 fanden sich rund 30 Mitglieder des Schleusenvereins im Hotel Zofingen in Zofingen ein um dem Vortrag von Rolf Rütli beizuwohnen. Als begeisterter Segler und Motorbootkapitän hat er sich intensiv mit der Geschichte der Schweizer Hochseeschifffahrt beschäftigt und nimmt uns in seinem interessanten Vortrag mit auf eine Zeitreise.



Alles begann mit dem **Wiener Kongress von 1814 bis 1815** bei dem Europa neugeregelt und die Neutralität der Schweiz beschlossen wurde. Für die Schweiz als Binnenland war der sichere Zugang zur Hochsee ein zentrales Anliegen.

Die Binnenschifffahrt auf dem Rhein wird seit gut zwei Jahrhunderten durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) garantiert, deren Grundsätze seit 1868 in der Mannheimer Akte verbrieft sind. Seit 1920 ist die Schweiz als einer von fünf Anrainerstaaten Vollmitglied der ZKR.

In der Folge bestimmten Hungersnöte, Auswanderung und Handelskriege die Geschicke der Schweizer Hochseeschifffahrt.

Die Schweizerische Neutralität weckte Begehrlichkeiten anderer Staaten ihre Schiffe unter Schweizer Flagge zu registrieren. Im Mai 1850 bat der Schweizer James Funk, der in den USA den Kapitänsgrad erreicht hatte, den Bundesrat um die Bewilligung, seine in den USA gebaute Wilhelm Tell unter dem Schweizer Kreuz segeln lassen zu dürfen. Im November desselben Jahres erhielt die New Yorker Firma Whitlock die Erlaubnis, auf ihrer Helvetia die Schweizer Flagge zu führen.



1880 fuhren rund 30 Segel- und Dampfschiffe des Auswanderer-Agenten und Schweizer Konsuls in Antwerpen, Daniel Steinmann, zwischen Europa und Amerika. Die Schiffe seiner Reederei White Cross Line segelten zwar unter belgischer Flagge, hatten aber auch das Schweizerkreuz gehisst. Wegen den miserablen hygienischen Verhältnissen an Bord mit vielen Kranken und Toten geriet der Reeder Steinmann und sein lukratives Geschäft aber bald in Verruf.

Im Zuge der **Industriellen Revolution** mit internationalem Handel wurde am 10.08.1864 vom Schweizer Parlament verlangt die Neutralität auf die See zu erweitern. Der Bundesrat veröffentlichte am 25.11.1864 den ersten Entwurf eines schweizerischen Schifffahrtsgesetzes worin der Sklavenhandel, Fragen des Eigentums, Völkerrechtliche Fragen, Ausbildung der Crew, Seehafen, Steuern, Schiffbautechnik festgelegt wurde und definierte die Regeln zum Führen der Schweizer Flagge auf See. Darauf passierte während 77 Jahren nichts und die nur halbherzig geführten Bemühungen scheiterten am Einwand der seefahrenden Nationen, dass die Schweiz als Binnenstaat und mangels einer Kriegsmarine nicht in der Lage sei, seine eigene Handelsflotte zu schützen und eine genügende Aufsicht auszuüben.

Während des **Ersten Weltkriegs** machte sich das Fehlen eigener Handelsschiffe deutlich bemerkbar. Die deutsche Kriegsmarine führte einen uneingeschränkten U-Boot-Krieg gegen alle Schiffe, die einen Hafen der Alliierten anliefen. Mit dem Zusammenbruch der Weltwirtschaft gingen die zur Verfügung gestellten Tonnagen beträchtlich zurück. Die Folge waren Elend, Armut, Streik und Revolution. In dieser kritischen Lage entstand eine erste Art von schweizerischer Handelsflotte. Die Schiffe verkehrten allerdings unter den Flaggen der neutralen Staaten Belgien und USA, aber am Fockmast wurden deutlich sichtbare Schweizer Fahnen gehisst und auf beiden Bordwänden in riesigen weissen Buchstaben das Wort «Schweiz» aufgemalt. Dank den Geleitscheinen der Schweizerischen Gesandtschaft in Washington, D.C. wurde diesen Schiffen die freie Fahrt durch die von Deutschland kontrollierten Seegebiete garantiert.



Seit 1919 obliegt dem Bund die Gesetzgebung über die Schifffahrt, und sie wurde in den Artikel 24 der Bundesverfassung aufgenommen (seit 1999: Art. 87).

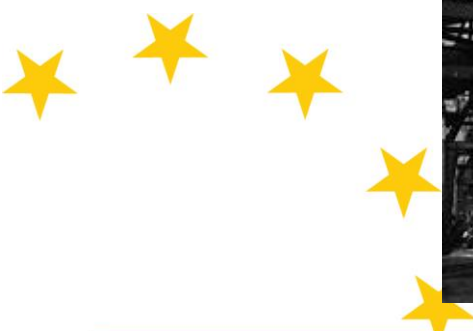
Nach dem ersten Weltkrieg kontrollierte Frankreich den Rhein womit die sichere Güterversorgung für die Schweiz garantiert wurde der damals 75% ausmachte.

1921 wurde in einer Erklärung der Verkehrskonferenz des Völkerbundes in Barcelona festgehalten, dass die Flaggen der Seeschiffe der Binnenstaaten anerkannt werden, sofern diese Schiffe an einem einzigen bestimmten Ort, der als Registerhafen gilt, eingetragen sind.

Nach Ausbruch des **Zweiten Weltkriegs** kam die Schweiz erneut in eine versorgungswirtschaftliche Notsituation und war gezwungen Schiffe unter eigener Flagge auf den Weltmeeren einzusetzen. Zwar wird ein 1939 eingereichtes Gesuch der Schweizerischen Reederei AG für das Führen der Schweizer Flagge am 7. Mai 1940 vom Bundesrat abgelehnt. Ein auf Kriegsnotrecht beruhender Bundesbeschluss vom 9. April 1941 über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge schaffte aber die erste gesetzliche Grundlage indem folgende Bereiche geregelt wurden. Reeder (Betriebsgesellschaften), Charter (Mieter, temporärer Besitzer), Flaggenstand (Nationalität des Schiffes) und Registrierungshafen (Ort des Eintrags).

Am 15.09.1939 charterte das Schweizerische Kriegstransportamt (KTA) 15 griechische Schiffe mit insgesamt 166'000 BRT. Für die Schweiz war der Rhein während des zweiten Weltkrieges nicht mehr schiffbar und die nördlichen Seehäfen waren wegen des deutschen U-Bootkrieges gegen Alliierte Handelsschiffe nicht mehr verfügbar. Die an den Küsten von Südfrankreich, Spanien und Portugal gelöschten Güter mussten über dem Landweg in die Schweiz transportiert werden. 1941 verloren die griechischen Schiffe ihren neutralen Status, wurden zu den Kriegsparteien geschlagen und waren für die Schweiz nur noch bedingt verfügbar.

Nach dem Flaggenentscheid vom April 1941 wurde die Schweizer Handelsflotte rasch aufgebaut. Die vorher panamaische Calanda wurde als erstes Schiff am 19. April 1941 mit Heimathafen Basel offiziell unter die Schweizer Flagge gebracht. Von Januar 1941 bis April 1942 erwarb das KTA weitere vier Schiffe zu kriegsbedingt sehr hohen Preisen. Das erste war der in Panama registrierte Dampfer Armando der am 6. Mai 1941 in St. Gotthard umgetauft und als drittes Schweizer Schiff registriert wurde. Private Reeder erwarben 6 Schiffe. Bis 1945 fuhren 14 Schiffe unter Schweizer Flagge und brachten Rohstoffe, Futter, Getreide und Zucker zur Abwehr von Hunger und Not.



Trotz der Schweizer Flagge wurden Schiffe Opfer von Fliegerangriffen. Das zweite eingetragene Schiff, die Maloja, wurde am 7. September 1943 vor Korsika von britischen Kampfflugzeugen angegriffen und versenkt. Weitere während des Krieges untergegangene Schiffe sind die Chasseral (durch britische Jagdflugzeuge im April 1944 versenkt), die Albula (sank im Juni 1944 im Hafen von Marseille als die Deutschen die Quais sprengten) und die Generoso (fuhr am 19. September 1944 in Marseille auf eine Mine). Die als fünftes Schiff eingetragene St. Cergue überstand 1940 mehrere deutsche Fliegerangriffe im Hafen von Rotterdam fast unbeschadet. Das "lucky ship" unter Kapitän Fritz Gerber konnte die St. Cergue von 1942 bis 1943 insgesamt über 300 Überlebende von torpedierten Schiffen retten sowie den brennenden portugiesischen Dampfer Mello in den Hafen von Pernambuco schleppen.

Auf Grund der gemachten Erfahrungen wurde **nach Kriegsende** beschlossen, die Handelsflotte beizubehalten. Das Notrechtsgesetz von 1941 wurde 1953 durch ein Seeschiffahrtsgesetz abgelöst, und der Bund verkaufte während des kalten Krieges seine 4 Schiffe an private schweizerische Eigentümer und Reedereien. 1952 initiierte Gottlieb Duttweiler den Bau der Frachtschiffe Adele und Sun-Amelia.



Das Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge (Seeschifffahrtsgesetz vom 23. September 1953) beinhaltet strenge Flaggenrechtsbestimmungen, welche garantieren, dass nur Schiffe in der Schweiz registriert und die neutrale Schweizer Flagge führen können, welche ausschliesslich schweizerische Interessen wahren und Umgehungsmöglichkeiten ausgeschlossen sind. Nur so können diese neutralen Schiffe in einem Konfliktfall vor einer Beschlagnahme durch die kriegführenden Parteien bewahrt werden. Zusätzlich kommt auch noch die Seeschifffahrtsverordnung vom 20. November 1956 zur Anwendung.

Ab Mitte 2015 hatte der Bundesrat wegen der Schifffahrtskrise Massnahmen eingeleitet um die Wirtschaftlichkeit der Reedereien zu verbessern und Schaden bei den Bürgerschaftsverpflichtungen des Bundes abzuwenden. Ende 2016 teilte der Bundesrat mit, die Schweizer Hochseeflotte weise Überkapazitäten auf und die Landesversorgung sei auch im Krisenfall gewährleistet. Eine neue Besteuerungsmethode (Tonnagesteuer) werde dem Bund den Ausstieg aus dem riskanten Bürgerschaftswesen für Hochseeschiffe ermöglichen und soll die Schifffahrtsnation Schweiz retten.



Die Safmarine Andisa in einem deutschen Dock

Der Ausbau der Hochseeschifffahrt wurde in der Folge ausgebaut so dass im Jahr 2016 sechs Reedereien insgesamt 49 Schiffe mit 1'031'713 BRZ (Bruttoreaumzahl) unter Schweizer Flagge betrieben. Die schweizerische Handelsflotte hatte eine Tragfähigkeit von insgesamt 1,7 Mio. Tonnen, dies entspricht ca. 1 Promille der Weltonnage. Damit lag die Schweizer Handelsflotte etwa auf dem 70. Rang der Welthandelsflotte. Aufgeteilt nach Schiffstyp: 30 Massengutfrachter, 12 Mehrzweckfrachter, 7 Tankschiffe. Diese Schiffe waren im Durchschnitt sechs Jahre alt.

Im November 2017 umfasste die Schweizer Flotte 36 Handelsschiffe mit einer Ladekapazität von ca. 1.5 Mio Tonnen.



Sie setzte sich zusammen aus 29 Massengutfrachtern, 4 Mehrzweckfrachtern, 3 Asphalt- und Produktetankern. Die Flotte wurde durch sechs Reedereien betrieben.

Wegen der Schifffahrtskrise umfasste die Schweizer Flotte im Jahre 2019 nur noch 27 Schiffe, welche von folgenden vier Reedereien betrieben werden.

- ABC Maritime AG (3 Schiffe)
- Massoel Ltd. (8 Schiffe)
- Reederei Zürich AG (6 Schiffe)
- Suisse-Atlantique Société de Navigation Maritime SA (10 Schiffe)

Um als Decksoffizier/Kapitän oder technischer Offizier zur See zu fahren, ist eine **Ausbildung** in der Schweiz nicht möglich. Als Ausbildungsorte werden von Schweizern häufig Seefahrtsschulen in Grossbritannien, Italien oder Deutschland gewählt. 2007 befanden sich drei bis vier Schweizer in der Ausbildung zum Decksoffizier.

Zur **Kommunikation mit Seeschiffen** unterhielt die Schweiz bis März 2016 eine eigene Küstenfunkstelle mit Bernradio (Rufzeichen HEB). Seit Anfang 2004 wurde Bernradio von der RUAG Aerospace betrieben. 2009 übernahm die Swisscom die Küstenfunkstelle.

Bernradio wurde unter Swisscom in Zusammenarbeit mit Kiel Radio für den Datenfunk umgebaut. Sprechfunk oder Radiotelex wurden seit diesem Zeitpunkt nicht mehr angeboten, sondern ausschliesslich digitaler Datenlinks auf der Basis der Pactor-Modulation. Seit dem 1. Januar 2009 betreibt die Swisscom Broadcast Bernradio. Die Swisscom betrieb die Station wieder kommerziell und konnte dabei auf ein Netz von 12 weiteren Funkstellen zurückgreifen, die alle durch den Partner Kiel Radio ausgestattet wurden und sich unter dem Dach des Global Link Network zusammengeschlossen hatten. Daher wurde im März 2016 der Betrieb der Schweizerischen Küstenfunkstelle eingestellt.

Auch **Yachten** dürfen auf entsprechenden Antrag die Schweizer Flagge zur See führen. Die entsprechenden Regelungen stehen in der Verordnung über die schweizerischen Yachten zur See (SR 747.321.7). In das Yachtregister, das ebenfalls in Basel geführt wird, können nur Sport- und Vergnügungsschiffe eingetragen werden die Schweizer Bürgern oder einem schweizerischen Verein gehören. Yachten unter Schweizer Flagge müssen seetauglich sein, dies gegebenenfalls nachweisen und die Ausrüstungsvorschriften sind vergleichsweise streng. Es ist nicht erlaubt, mit Schweizer Yachten Personen oder Sachen gegen Entgelt zu transportieren. Sie dürfen also auch nicht verchartert werden oder Kojencharter anbieten.

