

ZUM 75. JUBILÄUM DER SCHWEIZER SEEFAHRT

WWW.SWISS-SHIPS.CH



Am 19. April 2016 feiern wir 75 Jahre Schweizer Seefahrt. Aus diesem Anlass wollen wir uns in einem kurzen Rückblick die Ereignisse nochmals vor Augen führen, ohne uns in langatmige Einzelheiten zu verlieren. Während der dunkelsten Stunden des 2. Weltkrieges wurde im Frühjahr 1941 das von Prof. R. Haab in Basel in grosser Eile zusammengestellte Seeschiffahrtsgesetz im Parlament durchberaten und am 9. April 1941 in Kraft gesetzt. Schon 10 Tage später, am 19. April hisste man zum ersten Mal die Schweizer Flagge auf der CALANDA der Schweizerischen Reederei (SRAG).

Zusammen mit den drei dem Internationalen Komitee vom Roten Kreuz gehörenden Schiffe wurden bis zum Kriegsende insgesamt 14 Schiffe im Schweizer Schiffsregister eingetragen. Auch der Bund kaufte 4 Schiffe die durch das KTA, Kriegs Transport Amt in Bern betrieben wurden. Ausser der SAENTIS, dem einzigen Motorschiff, waren alle kohlengefeuerte Dampfschiffe. Drei Schiffe gingen durch Kriegseinwirkungen verloren, einige Todesopfer waren zu beklagen.

Die Frachter gehörten der 1919 gegründeten Schweizerischen Reederei AG, die LUGANO das grösste Schiff, war im Besitz der Nautilus SA in Glarus / Lugano, wurde aber von der SRAG betreut. Das einzige moderne Schiff, die ST-CERGUE gehörte der Suisse-Atlantique in Lausanne. Gottlieb Duttweiler, der Gründer der Migros betrieb mit einigen Partnern die Maritime Suisse, die zwei uralte Frachtdampfer ihr Eigen nannte. Die Stiftung des Roten Kreuzes besass 3 Frachter, die sie von der SRAG bereedern liess.

Während des Krieges machte das KTA die kommerziellen Einsatzpläne für alle diese Schiffe. Die Reedereien, vorab die Schweizerische Reederei, kümmerten sich um technische und personelle Belange. Zu diesem Zwecke hatte sie ein eigenes Büro in Lissabon, das damals der wichtigste Umschlaghafen für die Schweiz war.

Nach dem Krieg wurde mit Hilfe des Bundes unsere Flotte verjüngt und ausgebaut. Damals gab es für einige bevorzugte Firmen sogar noch zinsgünstige Darlehen aus der Bundeskasse. Neue Reedereien entstanden, einige machten nach kurzer Zeit wieder dicht, andere blieben längere Zeit im Geschäft, z.B. Reederei Zürich (Migros), Suisse-Outremer Genf / Zürich und Keller Shipping Basel.

In den fünfziger Jahren gaben auch zwei handfeste Skandale den Journalisten eine Menge Stoff, und in den Zeitungen wurden viele Artikel zu diesen beiden Themen geschrieben. Das erste Vorkommnis war der Bankrott der Maritime Suisse in Genf und das Gerichtsverfahren gegen Marc Bloch einer der Teilhaber, mit Auswirkungen bis in die Genfer Lokalpolitik. Auch die sogenannte "Nautilus Affäre" warf damals hohe Wellen, waren doch die Sündenböcke Tessiner Politiker, unter ihnen auch Ständerat Bixio Bossi. Für die Keller Shipping in Basel war das vermutlich ein Glücksfall, konnten sie doch die Schiffe der Nautilus SA übernehmen und die "Nautilus-Line" weiter betreiben und somit Ihren Betrieb vergrössern.

Schon während des Krieges bildete die Schweizerische Reederei Schiffsjungen auf dem Rhein aus und setzte sie auch auf den Seeschiffen ein. Einige bekannte Kapitäne kamen aus diesem Umfeld. Auf den Schiffen wurden in der Kriegszeit schon Schweizer Funker eingesetzt, nach dem Kapitän wohl der wichtigste Mann an Bord, hielt er doch die gesamte Kommunikation mit der Heimat in seiner Hand. Bald heuerten auch Schweizer in der

Maschine und als Köche oder Stewards an. Der überwiegende Teil der Besatzungen waren jedoch Portugiesen, Weissrussen und Andere, die einen neutralen Pass besaßen.

Nach dem Krieg zog es viele junge Schweizer an Bord. In den fünfziger und sechziger Jahren waren so gegen 600 bis 700 Mann an Bord beschäftigt. Zu jener Zeit wählten die meisten Männer die Seefahrt aus Abenteuerlust, kaum aus wirtschaftlicher Notwendigkeit. Wer die Welt sehen wollte, konnte noch nicht mit einem billigen Charterflug in alle Ecken der Welt fliegen, so ging man eben mal für einige Zeit auf See. Einige Wenige machten dann die Seefahrt zu ihrem Beruf, arbeiteten sich zum Kapitän und Chief Engineer hoch. Einige sind bis zur Pension zur See gefahren, andere sind bei einer Reederei in deren Büroorganisation untergekommen.

In den achtziger Jahren erfolgte ein grosser Wandel in unserer Seefahrtsindustrie. Die einstigen Firmen der Gründerzeit konnten oder wollten sich den neuen Gegebenheiten nicht mehr anpassen und stellten ihren Betrieb ein. Nur Suisse-Atlantique schaffte es zu überleben und feiert dieses Jahr auch ihr 75-jähriges Bestehen. Zur gleichen Zeit entstanden jedoch neue Firmen die immer noch im Geschäft sind und die Herausforderungen einer neuen Epoche gemeistert haben.

Mit diesem Wandel wurden auch die Schweizer Seeleute immer weniger, zum einen wollten die Reeder lieber billige Leute aus Osteuropa oder aus Asien einstellen, um die Betriebskosten niedrig zu halten. Auf der anderen Seite sind die Schweizer sehr wählerisch geworden und möchten lieber einen "easy job" mit regeltem Feierabend und Urlaub haben. Jeder kann heute für relativ wenig Geld bis ans Ende der Welt in Urlaub fliegen, und die heutige Freizeitgesellschaft bietet so viele Möglichkeiten sich zu unterhalten. Mit Bundeszuschüssen für die Schweizer Seeleute, die ab 1990 ausbezahlt wurden, konnte dieser Niedergang verlangsamt werden, aber aus Spargründen wurde diese Hilfe schon 1994 wieder gestrichen. Der Seemannsberuf in der Schweiz verlor zusehends an Ansehen, und der Anteil der Schweizer an Bord nahm sehr schnell ab.

Heute fahren 49 Frachter und Tanker unter Schweizer Flagge. Es sind jedoch keine Schweizer Seeleute mehr an Bord. Mit knapp 1,5 Mio. Tonnen Tragfähigkeit hat die Flotte eine noch nie dagewesene Grösse erreicht und ist unter den Binnenländern die Nummer eins. Die Besatzungen kommen meistens aus Kroatien, der Ukraine und den Philippinen. Seit dem Ende des Krieges fahren alle Schiffe auf Rechnung ihrer Reedereien auf dem freien und globalen Markt, aber der Bund kann die Schiffe requirieren und im Dienste der Landesversorgung einsetzen, sollte eine schwere Versorgungskrise dies nötig machen. Zurzeit ist jedoch die Marktlage, insbesondere für Massengutfrachter, extrem schlecht und erlaubt keinen gewinnbringenden Einsatz der Schiffe.

Der Bund leistet immer noch Garantien um günstige Bankkredite zu erhalten. Diese Bundesgarantien sind die einzige Hilfe die unsere Regierung gewährt, ganz im Gegensatz zur EU, die grosszügig Subventionen verteilt. Gegenwärtig ist im Zuge der Unternehmenssteuerreform III auch eine Tonnage-Tax im Parlament in Bern pendent, die Reedern einige Erleichterungen bringen würde. Diese Tonnage-Tax wird in vielen Ländern, auch in der EU, schon länger angewendet.

Wie wird die Seefahrt in Zukunft aussehen? So wie nach dem Krieg die Umstellung vom kohlengefeuerten Dampfer zum Diesel- und Schweröl verbrennendem Motorschiff abgeschlossen wurde, sehen wir gegenwärtig die Anfänge einer Umstellung auf Gasbetrieb (LNG, Methanol etc.) und für gewisse Anwendungen (z.B. Fähren) auf Elektrobetrieb. Aber die grosse Änderung wird in einigen Jahren mit dem Aufkommen von unbemannten Schiffen erfolgen. Technisch wäre das heute schon möglich, aber vorerst müssen Gesetze und Versicherungen angepasst und viele andere Dinge geregelt werden.

Was ist aus den Schweizer Seeleuten geworden? Einzelne junge Leute mögen immer noch irgendwo zur See fahren, verstreut auf Schiffe anderer Nationen. Trotz maritimer Ausbildung wird es jedoch schwierig sein für einen Westeuropäer einen Job zu finden. Die Seeleute aus der dritten Welt fahren günstiger. Der grosse Rest unserer Seefahrer sind heute alte Männer im Ruhestand. Viele von ihnen sind Mitglieder im SCS, dem Seemanns-Club der Schweiz, wo man sich Seemannsgarn aus vergangenen Zeiten erzählt. Doch diesen alten Seeleuten im SCS gebührt ein herzliches Dankeschön, waren sie doch die treibende Kraft, um dieses Jubiläum in Basel gebührend zu feiern. Schweizer Seeleute haben in einer kurzen Epoche unserer Geschichte eine Rolle gespielt, einer Epoche, die leider heute schon wieder der Vergangenheit angehört.

SwissShips, HPS, April 2016

