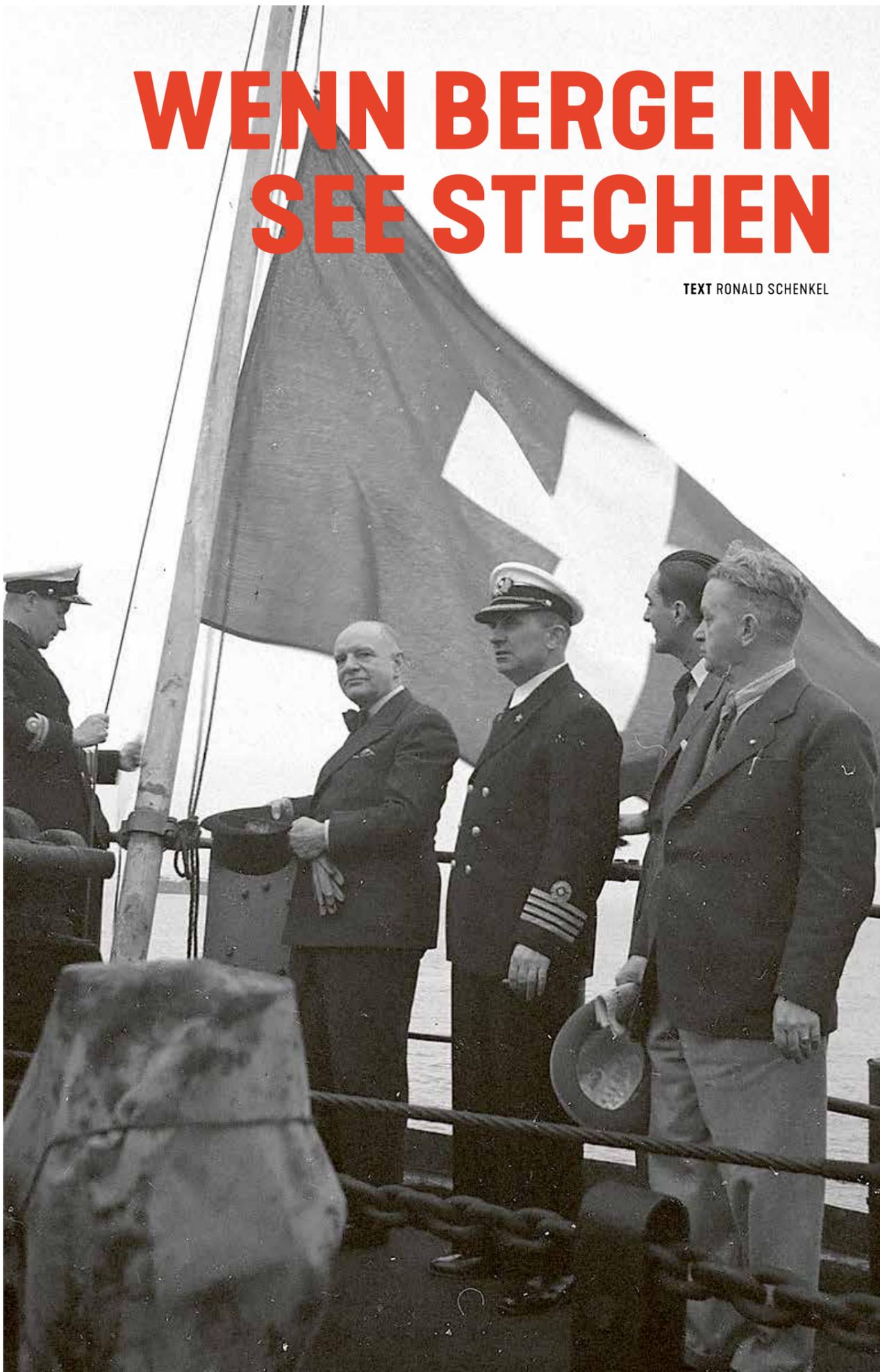


WENN BERGE IN SEE STECHEN

TEXT RONALD SCHENKEL



Fahne gehisst auf der «Calanda». Die bekannte Fotografin Annemarie Schwarzenbach hat den denkwürdigen Augenblick 1941 mit der Kamera festgehalten.

Einst zur Sicherstellung der Landesversorgung vom Stapel gelassen, kämpft die helvetische Hochseeflotte heute gegen die Überkapazitäten auf den Weltmeeren an. Trotzdem ist die Schweiz auch heute noch eine Seemacht – zumindest im Vergleich mit anderen Binnenländern.

Die Schweiz versetzt Berge. Und das buchstäblich. Zum Beispiel das Gebirgsmassiv bei Chur, genannt Calanda. Anfang April 1941 schippert es in Gestalt eines Frachtschiffs durchs Mittelmeer. Das bejahrte Schiff, Baujahr 1913, hat gerade den Atlantik überquert und die Meerenge von Gibraltar passiert. Es geht gemächlich voran. Das Schiff bringt es höchstens auf 9 Knoten, das sind 17 Kilometer pro Stunde. Der Frachter trug schon viele Namen; er hiess «Helmsloch», «Micheal L», «Roehampton», «Lettonia» oder «Anita». Mit jedem Besitzerwechsel eine Taufe. Als «Calanda» fährt er erst seit einem Jahr, seit 1940 die Schweizerische Reederei AG in Basel ihn gekauft hat.

In gefährlichen Gewässern

Calanda, das klingt nach Erhabenem. Doch das Schiff ist ein typisches Arbeitstier seiner Zeit: Sein schwarzer Stahlrumpf misst in der Länge 115 Meter und 15 Meter in der Breite. Er umfasst mehrere Laderäume. Sie können etwas über 7000 Tonnen Fracht aufnehmen. Wie üblich stehen die Aufbauten mit dem Ruderhaus im vorderen Drittel des Schiffes. Gleich dahinter ragt ein einziger Schornstein in den Himmel. Doch dieser wirkt wie ein Gipfelkreuz: Denn darauf prangt, weithin sichtbar, das Schweizer Wappen. «Switzerland» steht zudem in grossen, weissen Buchstaben auf beiden Seiten der Bordwand. Es herrscht Krieg und die «Calanda» ist in gefährlichen Gewässern unterwegs. Der Verweis auf die neutrale Schweiz, für die das Schiff unterwegs ist, soll es schützen: vor deutschen U-Booten ebenso wie vor britischen Bombern.

Mit Kriegsausbruch ist Frachtraum zur Mangelware geworden. Der Überseetransport von Gütern aller Art für die rohstoffarme Schweiz brach dramatisch ein. Mit Schiffen kriegsführender Nationen konnte die Schweiz sich nicht mehr versorgen. Zunächst versuchte man sich mit Schiffen neutraler Staaten zu behelfen; bereits zu Beginn des Krieges chartete die Schweiz fünfzehn griechische Schiffe. Doch 1940 trat

«DIE SCHWEIZ LEISTET MIT IHREM REGISTER AUCH EINEN BEITRAG ZUR SICHERHEIT AUF SEE.»

JEAN HULLIGER, EHEMALIGER DIREKTOR DES SCHWEIZERISCHEN SEESCHIFFFAHRTSAMTS

Italien in den Krieg ein und überfiel Griechenland. Die Situation veränderte sich erneut drastisch. Die Schiffe unter griechischer Flagge konnten keine italienischen Häfen mehr anlaufen, auch der Zugang zu Häfen, die von den Alliierten kontrolliert wurden, war weitgehend gesperrt.

Der Frachter «Calanda» ist im Grunde auch kein Schweizer Schiff. An seinem Heck flattert die Fahne Panamas! Kommandiert wird er vom niederländischen Kapitän Pieter Kommer Kwak. Zu seiner Besatzung gehören Esten, Belgier, Portugiesen und Angehörige etlicher anderer Nationen. 40 Mann an der Zahl. Auch Schweizer sind Teil der bunt zusammengewürfelten Crew, etwa der Funker Alfred Chevalier. Die «Calanda» ist auch nicht das einzige Schiff der Basler Reederei. Sie betreibt noch den Frachter «Maloja». Eine Firma aus Lausanne wiederum lässt den Dampfer «St. Cergue» über den Atlantik dampfen. Er ist mit Baujahr 1937 geradezu modern und wird gar von einem Schweizer kommandiert. Doch auch diese Schiffe sind in Panama registriert. Eine unsichere Sache in unsicheren Zeiten also. Deshalb haben beide Reedereien schon im Sommer 1940 die Regierung in Bern um eine schweizerische Registrierung erbeten. Die Landesregierung aber fürchtete damals noch den administrativen Aufwand – und die Kosten. Und überhaupt: Für ein Schweizer Schiffsregister fehlte eine gesetzliche Grundlage. Schliesslich sind Schweizer keine Piraten!

ZUR MITTAGSZEIT ÜBERMITTELT DAS MORSEGERÄT STOTTERND DIE UNGLAUBLICHE NACHRICHT: DIE SCHWEIZ HAT SOEBEN EINE EIGENE FLAGGE ZUR SEE EINGEFÜHRT!

Spielball der Kriegsmächte

In der Nacht nehmen britische Kriegsschiffe Kurs auf die «Calanda», die gemächlich Richtung Savona im Golf von Genua dampft. Flugzeuge kreisen am Himmel. Ihre Suchscheinwerfer sind vom Deck aus zu sehen. Ist das Schiff in eine Operation der Briten geraten? Ein Funkpruch – der Funker Alfred Chevalier nimmt den Befehl der Briten entgegen: Zurück nach Gibraltar! Die «Calanda» dreht um. Kurze Zeit später wird das Kommando widerrufen. Der Frachter soll nun doch auf direktem Kurs nach Savona fahren. Die «Calanda» ist ein Spielball der Kriegsmächte.

Alfred Chevalier sitzt an seinem Funkgerät. Es ist nun der 9. April 1941. Er erkundigt sich bei den Küstenfunkstellen nach Nachrichten für sein Schiff. Zur Mittagszeit übermittelt das Morsegerät stotternd die unglaubliche Nachricht. Die Schweiz hat soeben eine eigene Flagge zur See eingeführt! Sie hat sich zur seefahrenden Nation erklärt. Per Notrecht – in einer Notlage. Die eigene Flagge soll Schweizer Schiffe nun wirkungsvoller vor den Zugriffen der kriegsführenden Nationen schützen. Die Hoffnung wird sich erfüllen – zumindest teilweise.

Am 19. April liegt der Frachter «Calanda» im Hafen von Savona. An seinem Heck versammeln sich die Schiffsoffiziere in tadelloser Uniform. Zugegen sind auch Schweizer Diplomaten. Am Flaggenstock wird das weisse Kreuz auf rotem Grund gehisst. Der Veteran von 1913 ist die stolze Nummer 1 im neu eröffneten Schweizer Schifffahrtsregister. Es folgen als Nummer 2 der Frachter «Maloja»; trotz Schweizerkreuz wird er 1943 torpediert und sinkt. Die «St. Cergue» trägt die Nummer 5. Sie übersteht den Krieg und rettet zudem mehrmals Besatzungsmitglieder torpedierter Frachter. Bis 1945 sind vierzehn Schiffe im Schweizer Register eingetragen; manche tragen Gebirgsnamen: «St. Gotthard», «Säntis», «Eiger». Der Bund selbst kauft vier Frachter. Aber auch andere wie der Migros-Gründer Gottlieb Duttweiler werden zu Reedern. Seine «Generosa» jedoch, Nummer 4 im Register, ein Kleinfrachter mit 2000 Tonnen Tragfähigkeit, entpuppt sich von Anfang an als kaum fahrtüchtiges Wrack.

Heute, Stand Dezember 2018, ist man bei der Registernummer 221 angelangt. Der Name dieses Schiffes: «Lausanne». Es misst 198 Meter und ist erst 2017 gebaut worden. Die «Lausanne» ist ein sogenannter Bulk Carrier, ein Massengutfrachter, und vermag über 60 000 Tonnen in seinen Laderäumen zu tragen. Auch

der Rumpf der neuen «Lausanne» ist schwarz gestrichen. Die weissen Aufbauten jedoch stehen achtern, hinten am Schiff und ragen wie ein Hochhaus übers Deck. Im Vergleich zur alten «Calanda» wirkt die «Lausanne» riesenhaft, von brutaler Zweckmässigkeit. Ihr Name steht in weissen Lettern am Heck und darunter der ihres und des Heimathafens aller Schweizer Schiffe: Basel.

30 Schiffe umfasst das Schweizerische Schiffsregister gegenwärtig. Die Tragfähigkeit der gesamten Flotte beläuft sich auf über 1,2 Millionen Tonnen. Sie sind im Besitz von vier Reedereien. Nicht alle diese Reedereien betreiben ausschliesslich Schiffe unter Schweizer Flagge. Zudem arbeiten von der Schweiz aus zahlreiche Reedereien, die ihre Schiffe lieber unter Flaggen anderer Länder fahren lassen. Sie sind in sogenannten offenen Schiffsregistern eingetragen. Diese stellen keinen Zusammenhang zwischen Flagge und Herkunft der Reederei her. In der Regel ist die Registrierung für die Reedereien in diesen Ländern mit weniger Auflagen verbunden, das heisst günstiger. Die Kehrseite der Medaille: Die Besatzung wird schlechter entlohnt, es leidet die Sicherheit.

Das grosse Umdenken

Zu den weltweit grössten Reedereien von Containerschiffen gehört die Mediterranean Shipping Company (MSC) mit Sitz in Basel. Trotz einer riesigen Flotte führt kein einziges ihrer Schiffe die Schweizer Flagge. Schlagzeilen machte die MSC im Januar dieses Jahres, als das Containerschiff «MSC Zoe» in der Nordsee während eines Sturms rund 270 Container verlor. Einige von ihnen enthalten Gefahrgut.

Die Schweiz, so sagte der frühere Direktor des Schweizerischen Seeschiffahrtsamts Jean Hulliger einst in einem Gespräch, leiste mit ihrem Register auch einen Beitrag zur Sicherheit auf See. Typisch schweizerisch ist man geneigt zu sagen, vielleicht auch ein wenig überheblich. Denn natürlich ist der Beitrag verschwindend gering, betrachtet man die Gesamtzahl aller auf See verkehrenden Fahrzeuge – selbst wenn die Schweiz ihren Platz als Binnenland mit der grössten Hochseeflotte bis heute behauptet. Die Schweizer Flagge bringt zunächst einmal den Reedereien Vorteile: Von 1948 bis 1959 offerierte der Bund für die Finanzierung von Schiffen zinsgünstige Darlehen. Seit 1959 gewährt er Bürgschaften. Diese Bürgschaften erlaubten eine günstige Finanzierung von Schiffen, die, notabene, im Krisenfall natürlich der Landesversorgung zu dienen hätten.

Bis 2008 ging das gut. In Jahr der «Jahrhundertkrise» wurde gar der Rahmenkredit für Bürgschaften noch einmal auf 1,1 Milliarden Franken erhöht. Doch der Einbruch der Weltwirtschaft traf auch Schweizer Reeder. Wegen Überkapazitäten konnten viele Schiffe nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden. Schliesslich wurden für 13 Schweizer Hochseeschiffe die Bürgschaften gezogen und sie mussten anschliessend verkauft werden. Nun gingen im Parlament die Wellen hoch, das 2017 mit Knurren und Murren einen Nachtragskredit von 215 Millionen Franken für die Hochseeflotte bewilligte. Bis dato hatten die Schweizer Schiffe als vorbildlich gegolten: vorbildlich geführt, vorbildlich gemanagt. Wie es sich für die Schweiz gehört. Jetzt war alles plötzlich anders.

Das Umdenken aber hatte schon vor dem Sturm im Parlament begonnen: In einem Bericht des Wirtschaftsdepartement, damals noch unter der Ägide von Johann Schneider-Ammann, heisst es 2016: «Bei Eintreten von politischen Risiken leistet eine eigene Flotte unter Schweizer Flagge im heutigen Umfeld kaum einen entscheidenden Mehrwert zur Versorgung der Schweiz mit lebenswichtigen Gütern.» Was aufgrund der Erfahrungen von zwei Weltkriegen bis zur Jahrtausendwende noch als unumstösslich galt, ist heute also Makulatur. Im Bericht wird unter anderem damit argumentiert, dass heute ein Überangebot an maritimer Frachtkapazität vorhanden sei und die Hochseeschiffahrt als das am wenigsten verwundbare Glied in der Logistikkette gelte.

Schweizer Reeder müssen vorderhand – solange sich die Situation nicht wieder ändert und sich die Landesversorgung anders entscheidet – also ohne die schützende Hand des Bundes zurechtkommen. Seit dem Ende der Bürgschaft hat dies bereits zu einer Verkleinerung der Flotte geführt. Und sie wird noch weiter schrumpfen. Wird die Schweizer Flagge wieder von den Weltmeeren verschwinden? Auf keinen Fall. Und selbst wenn Schweizer Reeder ihre Handelsflotte dereinst ausschliesslich unter Billigflaggen fahren lassen, so weht das weisse Kreuz auf rotem Grund immer noch vom Heck inzwischen zahlreicher Jachten. Denn im Windschatten der kommerziellen Schifffahrt hat sich, ganz still und heimlich, eine stattliche Flotte von Booten aller Art zusammengetan, die kreuz und quer auf den Weltmeeren unterwegs sind. Etwas aber ist definitiv anders: Diese Schiffe sind in den seltensten Fällen nach Berggipfeln benannt. Aber vielleicht ist es auch besser, wenn auf festem Grund bleibt, was dorthin gehört.



CALANDA
REG. NR. 1
BAUJAHR 1913
115x15 METER
7000 TONNEN DWT
1941-1946 AUF SEE



LAUSANNE
REG. NR. 221
BAUJAHR 2017
198x32 METER
60 360 TONNEN DWT
SEIT 2017 AUF SEE

Bilder: Stiftung Swiss-Ships