

Zur Zeitgeschichte. Die Schweizer Flagge zur See

Autor(en): Alfred Erhart
Quelle: Basler Jahrbuch
Jahr: 1947

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/79b096d2-4332-4c04-86ca-1d383bdf5ed>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

nisch glänzend bewältigten Uebergangslösung den Anschluß an das kontinentale Flugnetz und ebenso einen Stützpunkt für den direkten Ueberseeverkehr gesichert hat. Das Hauptverdienst dürfen an der bisherigen Entwicklung wohl drei Männer beanspruchen, die sich in schwierigen Lagen nie entmutigen ließen und unentwegt zu erringen suchten, was die Bedeutung unserer Stadt als Drehscheibe an der Dreiländerecke verlangte; es sind die Herren Regierungsrat Gustav Wenk, Flugplatzdirektor Charles Koepke und Kantonsingenieur Ernst Schaub. Die sie und die Oeffentlichkeit zurzeit noch bedrückende Sorge ist der Abschluß des Staatsvertrags zwischen Frankreich und der Schweiz, der den beidseitigen Wünschen gerecht werden soll. Es ist ein Spiel der Politiker und Diplomaten, das gewonnen ist, wenn die herzlichen und wohlwollenden Worte, die bisher an ernsten Konferenzen und an feierlichen Banketten ausgetauscht wurden, im Gedanken an eine friedliche Zukunft Europas verwirklicht sind. Möge dieser Markstein in der Chronik des Basler Jahrbuchs 1947 einen ehrenvollen Platz finden.

Die Schweizer Flagge zur See.

Von Alfred Erhart

Es bleibt ein dauerndes Verdienst, daß Basel seit dem Anfang des Jahrhunderts durch entschlossene Initiative und mit Aufwendung größter Mittel es unternommen hat, das gesamte Stromnetz und Verkehrsgebiet der Schweiz direkt mit dem Weltmeer zu verbinden. Die Schlüsselstellung Basels ist dadurch verstärkt und der handelspolitische Charakter der Stadt noch stärker ausgeprägt worden. Was mit der Schifffahrt zu tun hat, findet in allen Volksschichten größte Aufmerksamkeit, so daß die Frage, mit der sich unsere folgenden Ausführungen beschäftigen, wohl auf das Interesse der Jahrbuchleser zählen darf.

Es ist weder möglich noch notwendig, an dieser Stelle einen umfassenden Ueberblick über die historischen Ereignisse zu geben, die schließlich zur Einführung der schweizerischen Seeflagge führten. Der zur Verfügung stehende Raum ist beschränkt, zudem wird nächstens vom gleichen Verfasser ein ausführliches Werk über die schweizerische Seeschifffahrt im Buchhandel erscheinen, in dem die gesamten, mit der nationalen Seeflagge zusammenhängenden Probleme historischer und moderner Art eingehend erörtert werden. Der vorliegende Aufsatz diene lediglich einem knappen, jedoch möglichst umfassenden Ueberblick über die mannigfachen Schwierigkeiten, die den Bestrebungen zur Schaffung einer nationalen Handelsflotte entgegenstanden; denn von einer solchen darf in dem Augenblicke gesprochen werden, wo die Flagge unseres Landes im Heck eines zur See fahrenden Handels- oder Personenschiffes offiziell hochgezogen wird.

Auf die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer schweizerischen Seetransportflotte für zukünftige Kriegs- und Notzeiten war von seiten schweizerischer Privatwirtschaft des In- und Auslandes schon lange vor Kriegsausbruch hingewiesen worden. Denkbar waren zwei Lösungen; beide wiesen Vor- und Nachteile auf, doch überwogen die zum voraus überblickbaren Vorteile der einen, unter dem Zwang der Ereignisse schließlich getroffenen Lösung zur Sicherstellung unserer überseeischen Transporte in so hohem Maße, daß das Gewicht der Bedenken, die einer Verwirklichung dieses Projektes entgegengesetzt worden sind, vom heutigen, rückblickenden Standpunkt aus kaum glaubwürdig erscheint. Die eine Lösung hätte die Sicherstellung von Schiffsraum durch einen Time-Chartervertrag auf Kriegsdauer zwischen der Eidgenossenschaft und einer ausländischen Seereederei vorgesehen, wogegen das entschieden vorteilhaftere Projekt den Kauf von Schiffsraum durch die schweizerische Privatwirtschaft, den Bund oder beide zusammen befürwortete. Beide Vorschläge hatten entschlossene Befürworter hinter sich, und es wird im

Hinblick auf die, vom Verlauf der europäischen Ereignisse wesentlich beeinflusste Entwicklung, die schließlich die Schweizerflagge auf das Weltmeer führte, notwendig sein, auf die entsprechenden Eingaben an den Bundesrat einzutreten. Dabei sollen unter der Unzahl von Petitionen, die in dieser Sache den Bundesrat erreichten, nur die beiden bedeutendsten berücksichtigt werden.

Die bekannte Londoner Schiffsmaklerfirma Honegger & Ascott Ltd. hatte zu Beginn des Jahres 1939 dem Bundesrat den Vorschlag gemacht, er möge sich durch ihre Vermittlung bei der Reederei eines voraussichtlich neutral bleibenden Landes einen genügenden Schiffsraum für kommende Kriege sicherstellen lassen. Als «ziemlich sicher neutral bleibender Staat» wurde Griechenland bezeichnet. Daß die Wahl auf diesen Balkanstaat fiel, darf nicht als Zufall bezeichnet werden. Den griechischen Reedern war es nach dem ersten Weltkriege gelungen, unter ihrer Nationalflagge eine Handelsflotte aufzubauen, die weit über den Bedürfnissen des eigenen Landes stand, da der griechische Ueberseehandel kaum zehn Prozent des gesamten griechischen Frachtraumes hätte beschäftigen können. Infolge ihrer sozialen Rückständigkeit und der primitiven seerechtlichen Verhältnisse der griechischen Seeschifffahrt vermochten diese Reedereien dank ihren geringen fixen Kosten die Frachtsätze des Weltmarktes erfolgreich zu unterbieten. Längst war ein bedeutender Teil der griechischen Reedereien nur noch fiktiv auf griechischem Staatsgebiete registriert, um der Form Genüge zu tun; in Wirklichkeit war die Agentur in einem der Schifffahrtszentren der Welt zum eigentlichen Geschäftssitz ausgebaut worden, von wo aus auch jeweilen die Konkurrenz gegen die einheimischen Reeder aufgenommen wurde. Ein Welthafen wie London mußte eine besondere Anziehungskraft ausüben. So fand sich denn vor dem Kriege eine ganze Reihe griechischer Reedereien in der englischen Metropole, wo sie mit großem Erfolg gegen die angelsächsischen Reeder auftraten. Honegger & Ascott hatten in ihrem Vor-

schlage auf die Reederei Rethymnis & Kulukundis Ltd. aufmerksam gemacht, ein Unternehmen, das über 81 Ozeandampfer mit mehr als einer halben Million Tonnen Tragfähigkeit verfügte. Hiervon sollten der Schweiz im Kriegsfall zwanzig Dampfer zur Verfügung gestellt werden. Als Entschädigung für die Voraussicherung dieser Flotte und für die damit verbundene Beschränkung der Verwendungsmöglichkeit wurde eine Summe von zwanzigtausend Livre Sterling verlangt.

Das Eidgenössische Politische Departement anerkannte die Notwendigkeit einer rechtzeitigen Sicherung von Schiffsraum, hätte es jedoch lieber gesehen, wenn dieser von skandinavischer Seite zur Verfügung gestellt worden wäre, da die Neutralität der nordischen Länder für gesicherter galt. Um eine breitere Vergleichsmöglichkeit zu erhalten, wurde das vorsorglich geschaffene Kriegstransportamt beauftragt, mit denjenigen europäischen Ländern, die eine ihren eigenen Bedarf übersteigende Handelsflotte besaßen, Unterhandlungen aufzunehmen, um weitere Offerten einzuholen. Dieses Vorgehen hatte wenig Erfolg, da kein Staat gerne auf sein Recht, die eigene Flotte im Kriegsfall zu nationalisieren, d. h. den Interessen des eigenen Staates unterzuordnen, verzichten wollte. Zu den wenigen Regierungen, die Erklärungen in dem gewünschten Sinne abgaben, gehörte diejenige Griechenlands.

Es konnte jedoch keinesfalls genügen, nur das Zugeständnis des betreffenden Flaggenstaates zu erhalten, aus dessen Tonnagebestand gechartert werden sollte. Auf Grund der Erfahrungen während des ersten Weltkrieges mußte auch versucht werden, mit den Großmächten Abkommen zu treffen, wonach die zu mietenden Schiffe im Kriegsfall weder requiriert noch zu Zwangsfahrten im Dienste der Kriegführenden verpflichtet würden. Nach längeren Verhandlungen gab als erste die britische Gesandtschaft in einer Note die Zustimmung Englands bekannt, jedoch nur für Schiffe, die weder aus dem briti-

schen noch aus dem Schiffspark eines etwaigen Alliierten entnommen würden, und zudem nur für einen Drittel des von der Schweiz benötigten Frachtraumes. Die Schweiz hatte, ähnlich wie im ersten Weltkriege, den Vorschlag gemacht, diese Schiffe ausschließlich mit Transporten von und nach der Schweiz zu beladen und auf den Längsseiten das Nachts beleuchtete schweizerische Hoheitszeichen mit der Aufschrift «Switzerland» anzubringen. Die übrigen Mächte folgten darauf dem Beispiel Englands und gaben in ähnlichem Sinne zusichernde Erklärungen ab.

Diese diplomatischen Demarchen erstreckten sich über den ganzen Sommer 1939, während welcher Zeit keinerlei Anstalten getroffen wurden, den von Honegger & Ascott vorgeschlagenen Schiffsraum vor auszuchartern. Jedoch schien der Gedanke bei den schweizerischen Behörden Interesse gefunden zu haben, so daß damit gerechnet werden konnte, man werde nach Abschluß befriedigender Zugeständnisse seitens der Großmächte darauf eintreten. Wer den Betrieb dieser während eines kommenden Krieges zu charternden Schiffe übernehmen sollte, und unter welcher Flagge diese zu fahren hätten, blieb vorläufig unangeklärt. Die Londoner Petenten hatten allerdings in ihrer Offerte bereits angetönt, daß die schweizerische Flaggenfrage keine Schwierigkeiten bereiten müßte, da die Handelsschifffahrt sich nur dem weitausgebauten internationalen Seerecht zu unterstellen hätte, dessen Vereinbarungen und Konventionen die hauptsächlichsten Probleme der Seeschifffahrt allgemeingültig regelten. Hierbei darf allerdings nicht vergessen werden, daß ein gechartertes Schiff in der Regel während der Charterzeit nicht der Flagge der charternden Nation unterstellt wird, sondern seine Nationalität beibehält. Der Bundesrat wollte, wenn er sich überhaupt entschließen konnte, auf die Flaggenfrage einzutreten, dies nur unter der Bedingung tun, daß die gesetzlich absolut garantierte Sicherheit geschaffen würde, jede Möglichkeit des Mißbrauches der Schweizerflagge auszuschließen. Immerhin wurden deren Vorteile

unter gewissen Umständen bereits anerkannt. Es ergab sich denn auch bald Gelegenheit, zu dieser Anerkennung praktisch Stellung zu nehmen.

Hatte die Londoner Firma die Vorauscharterung ausländischen Schiffsraumes befürwortet, ohne auf die Fragen der Betriebsorganisation näher einzutreten, so wurde auch der Kauf von Schiffen und ihre Unterstellung unter die Schweizer Flagge nunmehr von privater inlandschweizerischer Seite mit allem Nachdruck vertreten. Wenn früherem Verlangen nach einer Schweizer Flagge, das sich seit der Münchner Konferenz vom Herbst 1938 mit zunehmender Kriegsgefahr und im Hinblick auf diese geäußert hatte, nicht entsprochen worden war, so konnten die damaligen Ablehnungsgründe noch als einigermaßen gerechtfertigt erscheinen, da die Vorschläge vom wehrwirtschaftlichen wie politischen Standpunkte aus keine genügende Gewähr überseeischer Transportsicherung zu bieten schienen, obwohl es längst dringend notwendig gewesen wäre, wenigstens mit den Vorarbeiten zur Schaffung einer eigenen Flagge für den Bedarfsfall zu beginnen. Doch auch diese wurden weiterhin unterlassen, bis der Plan eines Basler Reedereiunternehmens den Stein ins Rollen brachte und Anlaß zu einer ausgedehnten Prüfung des gesamten, mit der schweizerischen Seeflagge zusammenhängenden Fragenkomplexes gab.

Die Basler Firma Schweizerische Reederei AG., die mit ihrer bedeutenden Binnenflotte einen wesentlichen Teil der schweizerischen Massengüterimporte aus den Kanal- und Nordseehäfen nach Basel verschiffte, richtete in einer Eingabe vom Frühjahr 1939 an den schweizerischen Bundesrat ein ausführliches Exposé über die Notwendigkeit der sofortigen Sicherstellung eines geeigneten Schiffsparkes zur Aufrechterhaltung der überseeischen Transporte während eines kommenden Krieges. In der richtigen Erkenntnis, daß der Ausbau und die Vorarbeiten für eine schweizerische Handelsmarine schon in Friedenszeiten einzusetzen hätten, schlug der geschäftsführende Direktor

der erwähnten Firma, Nationalrat Dr. N. Jaquet, dem Bundesrate vor, vorerst mit drei Dampfern modernster Konstruktion und einer Tonnage von zusammen rund 12 500 Tonnen Tragfähigkeit im Dienste der schweizerischen Kohlenversorgung den Grundstock zu einer schweizerischen Handelsmarine zu legen. Die Kosten für den Ankauf dieser Schiffe wurden auf vier Millionen Schweizerfranken berechnet, wovon der Bund 75% in Darlehensform zu einem Zinsfuß von 3% auf fünfundzwanzig Jahre fest zu übernehmen gehabt hätte. Diese Art der Beteiligung der öffentlichen Hand wurde aus dem Grunde gewählt, weil die schweizerische Gesetzgebung keine öffentliche Hypothekierung eines Seeschiffes gestattet. Im Kriegsfall hätte der Bund zudem noch das Kriegsrisiko zu übernehmen gehabt, welches jedoch keine vermehrte Belastung bedeutete, da es ohnehin auf den Import überwälzt worden wäre. Wenn diese kleine Flotte in einem kommenden Kriege auch nur einen geringen Beitrag an die schweizerische Landesversorgung zu leisten imstande gewesen wäre, so wäre damit doch die Grundlage zu einer schweizerischen Reedereiorganisation geschaffen worden, die sich mit den Verhältnissen zur See hätte vertraut machen und für die Anknüpfung der nötigen Verbindungen hätte sorgen können. Vor allem wäre es endlich einmal möglich gewesen, in der Regelung der seit bald hundert Jahren vielumstrittenen schweizerischen Flaggenfrage praktisch vorzugehen, um Erfahrungen sammeln zu können. Daß der Reeder dann sein möglichstes getan hätte, um seinen Betrieb zu vergrößern, sobald sich die Seeschifffahrt gewinnbringend erwies, durfte auf Grund des privatwirtschaftlichen Charakters des Unternehmens als feststehend angenommen werden. Von einem Begehren um zusätzliche Subventionierung des Schiffahrtbetriebes wurde bewußt Abstand genommen. Im Gegenteil wurde dem Bunde im Zusammenhang mit der Gewährung des Darlehens das Recht eingeräumt, über die Verwendung der Schiffe in Kriegszeiten nach eigenem Gutdünken zu

bestimmen. Eine gewisse Garantie für ordnungsgemäße Geschäftsführung leistete die Petitionsfirma schon dadurch, daß sie bereits seit Jahren eine auf den Seetransportdienst eingearbeitete Organisation besaß. Ihre Niederlassung in Rotterdam, die ursprünglich als Rhein-See-Umschlagsagentur gegründet worden war, hatte sich bereits einen Seebefrachtungsdienst angegliedert, der regelmäßig für schweizerische Importeure Dampfercharterungen vornahm. Zudem betrieb eine holländische Zweigstelle mittels zweier Rhein-See-Motorschiffe, «Albula» und «Bernina», die große Küstenfahrt von Polen bis nach England. Durch das Fehlen einer schweizerischen Seeflagge waren diese Schiffe indessen bisher gezwungen gewesen, die Flagge Hollands zu benützen, was nur durch den rein holländischen Charakter der Agenturfirma ermöglicht wurde.

Diese holländische, oder eine der leicht zu erwerben- den südamerikanischen Flaggen, hätten der Schweizerischen Reederei wohl auch die Aufnahme der Seeschiffahrt erlaubt; jedoch wären die Schiffe damit unter die Nationalität dieser Flaggen gefallen, wodurch die Frage der Sicherung der Landesversorgung um keinen Schritt weitergekommen wäre. Nach dem ursprünglichen Vorschlag der Schweizerischen Reederei sollte die Schweiz zur Abkürzung der Arbeiten um ein schweizerisches Seerecht, welche, wie schon Numa Droz befürchtet hatte, «Jahre in Anspruch nehmen müßten», zur Rezeption des holländischen Seerechtes schreiten, ein Vorschlag, der schon im Jahre 1917 anlässlich der Aufstellung von Seerechtsnormen durch Professor Max Huber beinahe durchgedrungen war. Die Gerichtsbarkeit wäre indessen bei den schweizerischen Gerichten verblieben. Da das Gesuch durch eine, an der Schweizerischen Reederei beteiligte, bedeutende Verladerfirma unterstützt wurde, hätte die junge schweizerische Handelsflotte bereits eine bedeutende Transportbasis besessen. Diese bestand aus den Importen englischer Kohle, die vom Verband schweizerischer Gaswerke ge-

tätigt wurden. Allein schon die Kohlenmengen, die dieser Verband vor dem zweiten Weltkriege auf dem Seewege aus Polen und England bezog, hätten genügt, um einen Dampfer von 5000 Tonnen Tragfähigkeit (den in der Nordsee üblichen Typ des Kohlenschiffes) dauernd zu beschäftigen. Für den übrigen Schiffsraum wollte man versuchen, neben weiteren Kohlenverfrachtungen und der Beförderung fremden Transportgutes im freien Trampschiffahrtswettbewerb schweizerische Transportgüter, wie Getreide, Kohle, Phosphor, Schwefelkies, Papierholz usw., zu übernehmen, was einem geschickten Reeder wohl gelingen konnte, solange er sich an die Tagessätze hielt. Die Eingabe der Schweizerischen Reederei kann in folgende sieben Punkte zusammengefaßt werden:

1. Die gegenwärtigen Verhältnisse verlangen die Einführung der Schweizerflagge zur See und die Schaffung der notwendigen rechtlichen Voraussetzungen.
2. Der Aufbau der schweizerischen Seeflotte muß unter Berücksichtigung der vorhandenen Transportgrundlagen und bestehenden kaufmännischen Auslandsorganisationen erfolgen.
3. Die Mitwirkung des Bundes soll sich auf die Gewährung von langfristigen, verzinslichen Darlehen, auf die Uebernahme des Kriegsrisikos sowie auf die Beteiligung an der Gewinnung der Transportbasis beschränken.
4. Bundessubventionen sollen nicht beansprucht werden.
5. Die Seeflotte und die ganze Organisation sollen in Kriegszeiten zur Verfügung des Bundes stehen.
6. Beim Ausbau der Seeflotte soll die schweizerische Industrie im Rahmen des Möglichen bevorzugt werden.
7. Die Schweizerische Reederei AG. erklärt sich bereit, durch Kauf oder Bau von drei Seeschiffen von zirka 12 500 Tonnen Tragfähigkeit die Grundlage für eine schweizerische Seereederei zu schaffen, ohne dabei die Mitwirkung des Bundes ausschließlich für ihre Unternehmung beanspruchen zu wollen.

Der Verwirklichung dieses Gesuches, das dem Staate ohne andere Kosten als diejenigen für die Verwaltungsarbeiten den Auf- und Ausbau einer schweizerischen Handelsmarine garantiert hätte, stand die Tatsache gegenüber, daß es immer noch an einem schweizerischen Flaggenrecht fehlte. Obwohl die nach dem ersten Weltkriege entstandenen Binnenstaaten vom Recht der Flaggenführung allgemein Gebrauch gemacht hatten, herrschte in der Schweiz, wo das Bedürfnis nach einer solchen bisher am stärksten zum Ausdruck gekommen war, eine eigenartige Zurückhaltung der kompetenten Stellen gegenüber allen Bestrebungen dieser Art. Sie muß aus der traditionsgebundenen Einstellung der Bundesbehörden erklärt werden. Alle früher bestehenden Schwierigkeiten, die der Schaffung einer Schweizerflagge mit Recht entgegengehalten werden konnten und durch das Getrenntsein des Heimatstaates von Hafen und Schiff entstehen konnten, durften durch die unerhörte Entwicklung der Technik als überwunden gelten. Flugzeug, Telegraph und Telephon erlaubten dem Reeder des Binnenstaates, gleichgültig wo er seinen Wohnsitz hatte, eine ständige Verbindung mit seinen Schiffen und auswärtigen Hafengagenten aufrechtzuerhalten, so daß sich seine Stellung kaum mehr merklich unterschied von derjenigen eines Reeders in einer Hafenstadt.

Doch scheiterte die Eingabe der Schweizerischen Reederei auch an dem Umstande, daß für die Flaggenfrage noch keine Lösung getroffen worden war. Obwohl sich der Bundesrat anlässlich des Vorschlages der Londoner Firma Honegger & Ascott betreffend Charterung griechischen Schiffsraumes auf Kriegsdauer, wobei auch das Flaggenproblem angeschnitten wurde, nicht ablehnend verhalten hatte, verwies er damals doch auf die Bedenken, die der Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins im Jahre 1923 dem Gedanken einer schweizerischen Seeschifffahrt entgegengesetzt hatte und die anlässlich der erneuten Umfrage im Jahre 1938 noch bekräf-

tigt worden waren. Hauptargument war die Befürchtung, die Regelung der Flaggenfrage mache ausgedehnte Erhebungen notwendig, die längere Zeit beanspruchen müßten, während welcher nicht auf die Gesuche eingetreten werden könnte. Gegenüber dem Plane einer Rechtsrezeption eines fremden Staates herrschte zudem äußerste Skepsis. Wohl wurden gewisse Vorteile der eigenen Flagge nicht übersehen, jedoch war das Eidgenössische Politische Departement vor allem vom Gedanken geleitet, daß ein jeweiliges Auftauchen der Flagge zur Ausnützung gewisser, vorübergehender Prosperitätsverhältnisse auf dem internationalen Frachtenmarkte das Ansehen sowohl der Flagge wie mit ihr auch dasjenige der Schweiz beeinträchtigen könnte, eine völlig richtige Ansicht in Fällen, wo sie berechtigt war; doch hätte sich diese Berechtigung erst noch erweisen müssen. Außerdem schätzte man den, gegenüber dem Aufwand, mit der eigenen Flagge zu erzielenden Nutzen sehr gering ein, eine Einstellung, die als Vorurteil angesehen werden muß. Die Eingabe der Basler Firma traf die Bundesbehörden jedenfalls nicht unvorbereitet, da man sich in Bern kurz zuvor mit der Offerte aus London zu beschäftigen hatte, und es wäre wohl das beste gewesen, das weitere Vorgehen auf Grund von Kalkulationen zu bestimmen. Statt dessen wurde die Eingabe vom Bundesrate via Kriegstransportamt an die Abteilung für Auswärtiges überwiesen, die zwecks Abklärung der rechtlichen Seite des Problems den Rechtsgelehrten Professor Burckhardt von Bern heranzog. Dieser wandte sich seinerseits an den Basler Kollegen Professor Haab mit dem Ersuchen um Mitwirkung. Es wäre wohl besser gewesen, auf Grund wehrwirtschaftlicher Ueberlegungen einen festen Auftrag zur Erstellung eines sofort in Kraft tretenden provisorischen schweizerischen Flaggenrechtes zu erteilen. Mit diesem wäre eine Grundlage geschaffen worden, auf welcher die privatwirtschaftliche Reedereiorganisation hätte aufbauen können. Die von mancher Seite befürchteten langwierigen Arbeiten um die Konstruktion eines

schweizerischen Seerechtes, das allen eintretenden Verhältnissen gerecht würde, wären vorerst noch gar nicht notwendig gewesen.

Die beiden beauftragten Rechtsgelehrten arbeiteten indessen ein Gutachten aus, in welchem die Frage zur Diskussion gestellt wurde, ob sich der ganze Aufwand überhaupt lohne, bei den wenigen Schiffen, aus welchen sich nach Angabe der Initianten die zukünftige schweizerische Handelsflotte zusammensetzen sollte. Dem Vorschlag der Schweizerischen Reederei, das holländische Seerecht in complexu zu akzeptieren, wurden ernsthafte Bedenken entgegengestellt. Die Auffassung war, ein fremdes Seerecht könne unmöglich *tel quel* rezipiert werden, sondern es müsse eine der bestehenden schweizerischen Gesetzgebung adäquate Seerechtsordnung geschaffen werden. Da der Flaggenstaat für alles, was auf und mit dem Schiffe geschieht, die Verantwortung zu übernehmen habe, müsse das Recht der Flaggenführung durch Anwendung strengster Normen jede Möglichkeit des Mißbrauches verhindern. Das Gutachten sah schließlich die Einberufung einer Konferenz vor, auf welcher die schwebenden Fragen bereinigt werden könnten, und endete mit dem bemerkenswerten Hinweis, daß alle Schwierigkeiten nicht unüberwindlich seien.

Auch hier zogen sich die Verhandlungen über den ganzen Sommer hin, während welchem keinerlei Maßnahmen getroffen wurden, um eine zuverlässige Transportsicherung zu schaffen. Der längst befürchtete zweite Weltkrieg überraschte die langsamen und fruchtlosen Verhandlungen, bevor irgendein Entscheid getroffen war, geschweige denn eine Lösung feste Gestalt angenommen hatte.

Zusammenfassend darf wohl bemerkt werden, daß es eine der wichtigsten Aufgaben der zuständigen Behörden gewesen wäre, schon lange vor Ausbruch des Krieges zu prüfen, ob der zur Sicherstellung der Landesversorgung notwendige Schiffsraum zu kaufen oder für die Dauer eines Krieges zu chartern sei. Auf Grund dieses Entschei-

des, der primär von kriegswirtschaftlichen Erwägungen hätte geleitet werden müssen, wäre ein rasches Handeln erforderlich gewesen, so daß jedenfalls zu Beginn des Kriegs die nötige Organisation vorhanden gewesen wäre, um sofort den gesamten, von England bereits zugestandenen und garantiert geachteten notwendigen Schiffsraum aufzunehmen. Da sich je eine Schweizerfirma des In- und Auslandes, die sich auf das Seetransportgeschäft verstand, aus freien Stücken bereit erklärt hatte, an der zukünftigen Organisation mitzuwirken, wobei jede dieser Firmen einen der umstrittenen Standpunkte, ob Kauf oder Miete von Schiffen, vertrat, wäre es möglich gewesen, die vorteilhafteste und zugleich sicherste Lösung, sowohl nach kaufmännischen wie auch nach technischen Gesichtspunkten, zu kombinieren.

Eine völlig neue Situation ergab sich durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges. Die Ungewißheit der zukünftigen Entwicklung der internationalen Seeschifffahrt zwang das Kriegstransportamt bei Kriegsausbruch im Herbst 1939 zu sofortiger Entscheidung über die Art des Vorgehens zur Sicherung des notwendigen Schiffsraumes. In dieser Zwangslage blieb keine andere Möglichkeit, als auf das immer noch der Beantwortung harrende Gesuch aus London einzutreten, in welchem eine Charterung von Griechenschiffen angeboten worden war. Die ehemals verlangte Risikoprämie von 20 000 Livre Sterling war durch den Gang der Ereignisse dahingefallen; indessen erhöhte sich sofort der Chartersatz auf dem Weltmarkt für neutralen Schiffsraum. Der Versuch, von Reedereien anderer Staaten weitere Offerten einzuholen, war ohne befriedigenden Erfolg geblieben, und der nunmehrige Ankauf von Schiffen scheiterte an der Tatsache, daß die Diskussionen über die rechtlichen Grundlagen keine Einigung ergeben hatten.

Am 15. September 1939 schloß daher das Kriegstransportamt durch Vermittlung der Maklerfirma Honegger & Ascott mit der griechischen Reederei Rethymnis und Kulu-

kundis Ltd. einen Vertrag ab, wonach sich diese verpflichtete, der Schweiz fünfzehn erstklassige Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 116 000 Tonnen für die ganze Dauer des Krieges abzutreten und diese Schiffe bis zum Frühjahr 1940 zu liefern. Es handelte sich dabei um einen ganz vorzüglichen Schiffsraum der Klasse Lloyd 100 A 1 oder ebenbürtige. Die Schiffe sollten, wie das mit den Großmächten schon zum voraus abgemacht worden war, ähnlich wie im ersten Weltkriege auf den Längsseiten die nachts beleuchtete Aufschrift «Switzerland» tragen; sie verblieben jedoch weiterhin unter der Flagge der Nationalität ihres Besitzers. Zugleich verpflichtete sich die Schweiz gegenüber den kriegführenden Mächten, diesen die jeweiligen Abfahrtszeiten und Reiserouten zu melden. Dieser Time-Chartervertrag durfte als vorteilhaft angesehen werden, da kurze Zeit später die englische Regierung bei der gleichen Reederei zu ungünstigeren Bedingungen Schiffsraum charterte, wobei nicht dieselben Sicherheiten, wie sie die Schweiz bot, gegeben werden konnten. Mit der Verwaltung und dem Betrieb der Schiffe wurde die Initiantin, die Londoner Maklerfirma, betraut. Die Disposition der Schiffe blieb dem Chef der Sektion für Seetransporte des Kriegstransportamtes vorbehalten; er wurde über die schweizerischen Bedürfnisse auf Grund der Transportanmeldungen durch eidgenössische Dienststellen sowie durch private Exporteure unterrichtet.

Da die englische Regierung nur auf Requisition eines Drittels des von der Schweiz benötigten Schiffsraumes, auf 350 000 Tonnen geschätzt, Verzicht leisten wollte und dieser Drittel mit den zeitgecharterten Schiffen fast erreicht war, hatte sich die Schweiz jeden Weg zu einem anderen Vorgehen abgeschnitten. An einen Erwerb weiteren Schiffsraumes und dessen Unterstellung unter Schweizerflagge war nicht mehr zu denken. Höchstenfalls wäre es möglich gewesen, solchen einer fremden Flagge zu unterstellen; doch bot eine solche Lösung nur zweifelhafte Sicherheiten. Neben den bedeutenden Summen, die vom

Moment der Charterung an nach Griechenland abfließen, haftete diesem Zustand der Nachteil an, daß die gesamte schweizerische Transportsicherung von und nach Uebersee auf Gedeih und Verderb an das Schicksal der Neutralität Griechenlands gebunden war, da kein ausländischer Staat Zusicherungen abgegeben hatte, den schweizerischen Charakter der Schiffe bei einem eventuellen Einbezug Griechenlands in die Kriegsereignisse weiterhin zu beachten. Auf Antrag des Volkswirtschaftsdepartementes erklärte nun der Bundesrat gegenüber der Schweizerischen Reederei, auf Grund der durchgeführten Maßnahmen könne nicht auf den Vorschlag zur Einführung der Schweizer Flagge eingetreten werden, ein Beschluß, der das vorläufige weitere Schicksal der Flaggenfrage in traditionell negativem Sinne entschied. Maßgebend waren sowohl das summarische Resultat des Rechtsgutachtens wie auch Angst vor dem Risiko für die Bundeskasse, welche sich unverkennbar aus der Erfahrung mit der Schweizerischen Seetransportunion des ersten Weltkrieges nährte. Auch zeigte sich in der Antwort ein deutliches Mißverständnis zwischen der Auffassung der gesuchstellenden Reederei und derjenigen der eidgenössischen Behörden.

Der Gedanke der Reedereifirma war, den Seeverkehr mit einer kleinen, wirtschaftlich zu rechtfertigenden Handelsflotte zu beginnen, die sich vorerst auf die bisherigen Transporte der Bittstellerin stützte, um von dieser Basis aus Vorbereitungen zu treffen, die bei Kriegsausbruch die sofortige Uebernahme einer größeren Handelsflotte erlaubt hätten. Zu diesen Vorbereitungen gehörte in erster Linie die Abklärung der Flaggenfrage, deren Lösung allein eine völlige Unabhängigkeit in der Disposition von Schiffen gewährleisten hätte. Ferner hätte eine kleine Handelsflotte die Möglichkeit der Heranbildung schweizerischer Seeleute geboten, die entweder aus dem reichlich vorhandenen Bestand in den Handelsmarinen aller Länder geholt oder aus der Schweiz von der Pike aus nachgezogen worden wären. Wer die Verhältnisse in der internationalen

Seeschifffahrt kennt, weiß, welcher bedeutsamer Einfluß der Frage einer sorgfältigen Mannschaftszusammensetzung zukommt. Nicht zu Unrecht war anläßlich der Neugestaltung der deutschen Handelsflotte nach dem ersten Weltkriege das Schlagwort des «persönlichen Wiederaufbaus» geprägt worden. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeitsrechnung standen der Reederei immerhin die bisherigen Erfahrungen im Seetransportgeschäft zur Verfügung, die im Kohlenverkehr ab Tynemündung nach Rotterdam und Rouen in den Zeiten der schlechtesten Frachtraten der Jahre 1933—1935 immer noch eine Rendite von $9\frac{1}{2}\%$ über den festen Aufwand erbracht hatten. Mit Anziehen der Frachtraten hatte die Schweizerische Reederei z. B. für das Jahr 1937 eine Rendite von 23% errechnet.

Von seiten der Bundesbehörden wurde nur die geringe Verwendungsmöglichkeit der vorgeschlagenen Anfangstonnage erwogen und als zur Sicherung der Landesverteidigung ungeeignet abgelehnt. Dabei wurde vollständig übersehen, daß mit der Entwicklung des wirtschaftlichen Erfolges ein weiterer, schrittweiser Ausbau möglich gewesen wäre und in der Eingabe auch vorgesehen worden war. Zudem hätte dieser kleine Grundstock zu einer schweizerischen Handelsmarine durch seine Hilfsbetriebe jederzeit weitere Tonnage im Auftrage des Staates übernehmen können. Auch wäre mit der gesetzlichen Regelung der Flaggenfrage der gesuchstellenden Firma kein Monopol auf Flaggenführung zugesprochen worden, und es ist nicht ausgeschlossen, daß auch weitere Betriebe sich um die Flaggenführung auf eigenen Schiffen beworben hätten. Dafür waren sichere Anzeichen vorhanden. Welche Vorteile eine solche, von fremden Verhältnissen unabhängige schweizerische Handelsflotte geboten hätte, sollte sich erst im weiteren Verlaufe des Krieges erweisen, als sich für die Schweiz wiederum eine ähnliche Situation ergab, wie sie im Jahre 1918 zur verlustreichen Notlösung der Seetransportunion geführt hat.

Bis zum Juni 1940 wickelte sich die Zufuhr schweize-

rischer Versorgungsgüter zur See in befriedigender Weise ab. Die griechischen Schiffe waren vertragsgemäß geliefert worden und wurden für den Transport der vom Kriegswirtschaftsamt übernommenen Importgüter verwendet. Außerdem vermochte der freie Markt genügend Frachtraum zu liefern, um zusätzliche Transporte zu erträglichen Sätzen zu ermöglichen, die größtenteils durch das Mittelmeer erfolgten. Eine erste Aenderung der Lage ergab sich durch den Zusammenbruch Frankreichs und den Kriegseintritt Italiens, indem England seine Blockademaßnahmen verschärfte, Navy-Certs für Mittelmeerhäfen verweigerte und den Neutralen den vorsorglichen Einkauf in Ueberssee nur für höchstens zwei Monate zugestand. Dadurch konnten in den Monaten Juni bis Oktober 1940 nur zwei mit Futtermitteln und sechs mit Kohlen beladene Schiffe, die nach der Schweiz bestimmt waren, die Häfen von Genua und Savona anlaufen. Ausweichmöglichkeiten ergaben sich jedoch auch hier, indem kleinere und vor allem hochwertige Güter in den Atlantikhäfen der iberischen Halbinsel gelöscht wurden und die Schweiz von dort aus auf dem Landwege erreichten. Ein besonders fühlbarer Ausfall entstand allerdings durch den rapiden Rückgang der englischen Kohlenimporte, die bisher in erster Linie von den schweizerischen Gaswerken angekauft worden waren. Schon vor der deutschen Offensive in Frankreich war es kaum mehr möglich gewesen, Schiffsraum aufzutreiben, der den Kohlentransport von England nach Rouen übernommen hätte, obwohl englische Kohle in reichem Maße angeboten wurde.

Auch hier war es wiederum die Schweizerische Reederei, die den Versuch unternahm, die Dringlichkeit der Schweizer Flagge für die Kohlenverfrachtung über den Kanal nachzuweisen. Demonstrativ erwarb sie die beiden Seedampfer «Nora» und «Anita», taufte sie auf den Namen «Calanda» und «Maloja» um und ließ sie vorerst unter der Flagge Panamas fahren, die als einzige Flagge der Welt praktisch bedingungslos verliehen wurde. Durch

den bereits erwähnten Entscheid des Bundesrates wurden jedoch auch diese Aktionen hinfällig, und die beiden Schiffe verblieben vorerst unter dieser mittelamerikanischen Flagge, unter welcher auch eine der früheren flaggengesuchstellenden Firmen ihr Schiff hatte fahren lassen, als ihr der abschlägige Bescheid von Bern zugekommen war. Durch die Besetzung Frankreichs sanken dann die englischen Kohlenimporte der Schweiz, die im April 1940 noch 113 549 Tonnen betragen hatten, auf 250 Tonnen im Monat Oktober des gleichen Jahres. Der schweizerischen Wirtschaftsdelegation in London gelang es indessen, die harten Blockadebestimmungen insofern zu lindern, als von England ab Mitte Oktober wieder in größerem Umfang Navy-Certs bewilligt wurden, die sowohl den Transport von Futtermitteln wie auch von Kohlen nach italienischen Häfen gestattet hätten und für Mitte November weitere Warenkategorien zum Import nach der Schweiz via Italien vorsahen. Der Einbezug Griechenlands in den am 29. Oktober 1940 ausbrechenden Krieg mit Italien machte jedoch das Resultat dieser Verhandlungen praktisch wertlos, da die italienische Regierung wenig Neigung zeigte, den schweizerischen Charakter der gecharterten griechischen Handelsschiffe anzuerkennen. Die Bedingungen unseres südlichen Nachbars auf eine sofort gestellte schweizerische Anfrage lauteten wörtlich:

1. Sostituzione della bandiera svizzera a quella greca.
2. Armamento delle navi, a cura della Confederazione Elevelandica con equipaggi neutrali.
3. Comunicazione da farsi al Governo Italiano della lista esatta delle navi impiegate nel traffico di rifornimento alla Svizzera.
4. Continuare ad usufruire dei porti italiani (Genua, Savona).
5. Qualora l'acquisto dei piroscafi fosse fatto dalla Svizzera con l'impegno di restituoli agli armatori greci alla fine delle ostilità, il Governo Elvetico dovrebbe

... dare garanzia che non solleverà alcuna obiezione che le navi grechette vengano considerate greche dai trattati di pace.

Die Lage war äußerst kritisch geworden, da die schweizerische Charterflotte unter griechischer Flagge nun nicht mehr ins Mittelmeer einfahren konnte, ohne zu gewärtigen, in die Kriegsereignisse miteinbezogen zu werden; ganz abgesehen davon, daß die italienischen Häfen verschlossen blieben. Zudem hatte auch die griechische Regierung entscheidende Maßnahmen getroffen und am 13. November 1940 die Requisition des gesamten griechischen Schiffsraumes angeordnet. Jetzt mußte sich die Unzulänglichkeit einer Sicherung von Schiffsraum durch Charterung auf Zeit von einem einzigen seefahrenden Staate, mit dessen Neutralität man bestimmt gerechnet hatte, auf das deutlichste offenbaren. Die Navy-Certs, die Professor Keller in London für die Schweiz zugestanden erhalten hatte, waren weiterhin gültig, doch fehlte es an einer geeigneten Möglichkeit, davon Gebrauch zu machen, da kaum andere Schiffe mehr erhältlich waren und mit Sicherheit nur noch auf die wenigen, unter der Flagge Panamas fahrenden, schweizerischen Schiffe gezählt werden konnte, um den Mittelmeerverkehr aufrechtzuerhalten.

Ein zäher Verhandlungskampf begann nun. Die Schweiz mußte unter allen Umständen versuchen, auf irgendeine Weise die italienischen und griechischen Interessen zu koordinieren, um die gecharterten Schiffe als die einzig sicheren Transportmittel, die der Schweiz für den Ueberseeverkehr noch zur Verfügung standen, weiterhin benutzen zu können. Schließlich erklärte sich Griechenland bereit, wobei vor allem Erwägungen der Devisenbeschaffung maßgebend waren, der Schweiz weiterhin zehn der gecharterten Schiffe mietweise zu überlassen. Griechenland wäre damit einverstanden gewesen, die Schiffe unter Schweizer Flagge fahren zu lassen, machte jedoch zur Bedingung, daß sie nicht im Mittelmeer verwendet würden,

und daß nur 20% der griechischen Besatzung durch neutrale Mannschaft ersetzt würden, obwohl Italien an einem Wechsel der gesamten Mannschaft festhielt. Weitere Zugeständnisse, wie Streichung der Schiffe im griechischen Schiffsregister und Eintrag in ein neu zu erstellendes schweizerisches, sowie Ersetzung der griechischen Mannschaft in vollem Umfange durch neutrale (wobei auf Grund eines Zugeständnisses der italienischen Regierung auch Schiffsleute aus den nordischen Staaten Norwegen, Holland, Dänemark als neutrale Besatzungen anerkannt wurden) konnten ebensowenig erreicht werden, wie die Versuche auf Verständnis stießen, die italienische Regierung zu einer Milderung ihrer Bestimmungen zu bewegen. Ein Ankauf der griechischen Schiffe konnte unter den von Italien gestellten Bedingungen nicht in Frage kommen, da sie bei Abschluß eines Sonderfriedens zwischen Italien und Griechenland mit unglücklichem Ausgang für letzteren Staat unweigerlich in italienische Hände gefallen und der Schweiz verlorengegangen wären. Die italienische Regierung hatte sich allerdings im Verlaufe der Verhandlungen bereit erklärt, der Schweiz ihre in neutralen Häfen blockierten und internierten Schiffe zu verkaufen oder mietweise abzutreten. Gegen diese Transaktion erhob jedoch die englische Regierung Einspruch, da sie dem beträchtlichen finanziellen Gewinn, der Italien daraus erwachsen wäre, nicht zustimmen wollte. Hingegen veranlaßte die schweizerische Gesandtschaft in London die Prüfung eines Projektes, das sowohl englischen wie auch italienischen Interessen in gleichem Maße gerecht wurde, indem die Schweiz gleichviel deutschen oder italienischen Schiffsraum in englischen Häfen wie englischen Schiffsraum in deutschen oder italienischen Häfen hätte übernehmen sollen. Notwendige Voraussetzung für deren Betrieb war jedoch immer noch die fehlende Schweizer Flagge zur See.

Noch war die Abteilung für Auswärtiges des Eidgenössischen Politischen Departementes überzeugt, daß es das vorteilhafteste sein werde, neu erworbenen Schiffsraum

unter die Flagge Panamas zu stellen; doch mußte schon damals mit dem baldigen Kriegseintritt der USA. gerechnet werden, wodurch auch der Satellitenstaat Panama in die Kriegsereignisse miteinbezogen wurde. Diese Befürchtung war auch der Grund, der die Schweizerische Reederei in Basel zu einer erneuten Aktion zwecks Erwerb der Schweizer Flagge für die beiden von ihr unter der Flagge Panamas betriebenen Seedampfer bewog. Nachdem in der Wintersession der eidgenössischen Räte des Jahres 1940 der basellandschaftliche Nationalrat Gschwind am 3. Dezember auf Veranlassung der Schweizerischen Reederei ein Postulat eingereicht hatte, in welchem ein Teil des Abwertungsgewinnes zur Begründung einer schweizerischen Seerederei unter Schweizer Flagge verlangt wurde, um nebst der Verbilligung lebenswichtiger Einfuhrgüter die Landesversorgung zu sichern, reichte die Basler Firma ihrerseits nochmals ein Gesuch ein. In diesem wurde dem Bundesrate der Vorschlag gemacht, die ursprünglich von Professor Haab angeregte konferenzielle Behandlung der Flaggenfrage unverzüglich aufzunehmen. Der Erfolg war, daß der Vorsteher des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes einer Vertretung der Schweizerischen Reederei am 13. Januar 1941 Gelegenheit gab, ihre Wünsche persönlich vorzutragen.

Inzwischen waren bereits zwei Monate verflossen, in welchen keines der zehn der Schweiz verbliebenen Griechenschiffe ins Mittelmeer hatte einfahren können, und es war vorauszusehen, daß sie während der Dauer der Kriegsereignisse im Mittelmeer die Meerenge von Gibraltar überhaupt nicht mehr passieren würden. Der Transatlantikverkehr endete in Lissabon, wo diese Schiffe gelöscht werden mußten, ein Zustand, der dann bis zum Kriegsende anhielt. An einen Abtransport durch schweizerische Bahnwagen von dort war nicht zu denken, da diese auf den spanischen Geleisen mit der größeren Spurweite nicht verwendbar waren. Die spanischen Bahnen waren infolge ihres seit dem spanischen Bürgerkrieg äußerst vernachlässigten

Zustandes nicht in der Lage, diese Abtransporte voll aufzunehmen, so daß nach andern Mitteln und Wegen gesucht werden mußte. Eine wenn auch nur geringe Entlastung brachte die kostspielige, im Verlaufe des Jahres 1941 nach Spanien gesandte Autotransportkolonne, die der Entlastung des Pendelverkehrs zwischen Portugal und der französisch-spanischen Grenze bei Canfranc diente, von wo aus die Schweizerischen Bundesbahnen eingesetzt werden konnten. Eine weitere Lösung wäre die Charterung spanischen Schiffsraumes gewesen, der im Pendelverkehr zwischen den iberischen und den italienischen Häfen die ausgefallene Griechenflotte ersetzt hätte; doch kamen die Verhandlungen in Madrid, die auf der Uebernahme von 50 000 Tonnen spanischen Schiffsraumes ausgingen, nur langsam vorwärts. Dagegen bestanden immer noch, wenn auch in geringem Maße, Aussichten, neutralen Schiffsraum anzukaufen, sobald dies durch eine eigene Flagge möglich wurde.

In dieser verzweifelten Situation blieb schließlich keine andere Lösung mehr, als zur Schiffahrt unter der eigenen, nationalen Flagge überzugehen.

Am 17. Januar 1941 ersuchte das Eidgenössische Politische Departement den Basler Rechtsgelehrten Professor Haab um Abklärung der Frage, in welcher Weise das Problem der sofortigen Einführung der Schweizer Flagge zur See juristisch lösbar wäre, und schon am ersten Februar konnte dessen Vorentwurf zu einem entsprechenden Bundesratsbeschluß auf einer vom Chef des Kriegstransportamtes einberufenen Konferenz behandelt werden. Haab erwähnte dort ausdrücklich, daß er sich durch die modernen Seeschiffahrtsgesetzgebungen Hollands vom Jahre 1924 und Italiens vom Jahre 1941 habe leiten lassen, so daß die Gewähr der Anpassung an den modernen Seeverkehr gegeben sei. Um darzutun, daß das Recht auf Führung der Flagge schon vor der Erklärung der Verkehrskonferenz von Barcelona vom Jahre 1921 bestanden habe ¹,

¹ Die internationale Erklärung über das Recht der Flaggenfüh-

wurde jene Fassung vom 20. April 1921 ausdrücklich nicht in den Entwurf aufgenommen, sondern es wurde nur darauf verwiesen. Mit diesem Entwurf, der innert vierzehn Tagen entstanden war und in hervorragender Weise die ausgedehnte Materie regelte, wurden alle früher geäußerten Befürchtungen über jahrelange Vorarbeiten schlagartig widerlegt, und der Gedanke, unter eigener Flagge zur See zu fahren, wie er seit dem Jahre 1862 immer wieder geäußert worden war, war plötzlich in konkrete Nähe gerückt. Nach verschiedenen Bereinigungen im Laufe des Monats Februar 1941, wobei unter anderen der Zürcher Professor Schindler als Experte zugezogen wurde, faßte der Bundesrat am 28. Februar 1941 folgenden schwerwiegenden Entschluß:

1. Der Bundesrat ist einverstanden, daß die Schweizer Flagge eingeführt werde, wenn es unsere Verhältnisse erfordern.
2. Er erklärt sich gegen Fiktivkäufe.
3. Die Frage, ob die Schweizer Flagge auf gemieteten Schiffen geißt werden könne, bleibt vorläufig dahingestellt.

Dieser Beschluß bildete die Grundlage zur Genehmigung des bereinigten Entwurfes vom 9. April 1941, dem Tage, der die entscheidende Wendung in der Geschichte der Flaggenfrage brachte. Ein langer und vielumstrittener Entwicklungsgang hatte damit seinen Abschluß gefunden und den Weg zu einem der Schweiz nicht mehr völlig unbekanntem Wirtschaftszweig geebnet. Eine sofortige Verständigung der ausländischen Regierungen stieß an keiner Stelle mehr auf Widerstand, so daß damit gerechnet werden durfte, daß die neu erscheinende Seeflagge allgemeine

rung für Binnenstaaten lautete: «Les soussignés, dûment autorisés à cet effet, déclarent, que les Etats, qu'ils représentent, reconnaissent le pavillon des navires de tout Etat qui n'a pas de littoral maritime lorsqu'ils sont enregistrés en un lieu unique, déterminé, situé sur son territoire; ce lieu constituera pour ces navires le port d'enregistrement.»

Anerkennung finde. Außer dem Bundesratsbeschuß vom 9. April 1941 war auf Wunsch der Vereinigten Staaten von Amerika den kriegführenden Mächten das Versprechen abgegeben worden, «daß der Bundesrat bis zur Kriegsbeendigung nur so vielen Schiffen das Recht zur Führung der Schweizer Flagge erteilen werde, als notwendig sei, um die ausschließlich für die Schweiz bestimmten lebenswichtigen Transporte zu befördern, und daß der Bundesrat dementsprechend erwarte, daß die ausländischen Regierungen die Nichtrequisition und Nichtbeanspruchung dieser Schiffe, gleich wie bisher für die Charterschiffe, zusichere».

Durch diese Notifikation hatte die Schweiz vorerst auf Kriegsdauer das allgemein anerkannte Recht zur Führung der eigenen Flagge auf dem Weltmeer, den «Schlüssel zum Ozean», wie sich Bundesrat Dr. Jakob Dubs, einer der selbstlosesten Vorkämpfer für die schweizerische Flaggenfrage, schon im Jahre 1864 ausgedrückt hatte, sichergestellt. Die Erfahrungen während des zweiten Weltkrieges haben dann in reichstem Maße die wirkliche Berechtigung einer schweizerischen Seeschifffahrt für Kriegs- und Nachkriegsjahre erbracht und damit die im Bundesarchiv ein ganzes Dossier füllenden Wünsche und Anregungen von In- und Auslandschweizern weitgehend befriedigt.