

## Eine schweizerische Handelsmarine?

o. Ein angesehenen Schweizer, der letzten Gelegenheit jano, sich auch im Ausland über die Frage zu informieren, schreibt uns:

Leise und schüchtern hat sich der Gedanke an eine schweizerische Handelsmarine an die Öffentlichkeit gewagt. Andeutungen darüber sind auch schon in der Presse erschienen, aber fast so, als befürchte man den Spott der Galerie, als ob die Operettengestalt des «Amiral suisse» es uns für ewig verunmöglich, auf dem Meere festen Fuß zu fassen. Ueberlassen wir diese Theaterfigur ruhig der Bank der Spötter — «La folie d'un jour est la sagesse du lendemain» hat einst ein Weiser gesagt.

So wie die Verhältnisse heute liegen, ist kein Grund vorhanden, über diesen Gedanken zu spotten. Wer in der letzten Zeit im Auslande auf Transportfragen zu sprechen kam, konnte bemerken, daß man dort weit davon entfernt ist, ihn lächerlich zu finden; man ist im Gegenteil vielerorts der Ansicht, daß es für die Schweiz geradezu eine Frage der Erhaltung ihrer Industrie ist, nicht nur mit allem Ernste, sondern auch mit entschlossenem raschem Handeln an diese Sache heranzugehen. Ich habe mit verschiedenen im Welthandel bewanderten Persönlichkeiten gesprochen, einem rein privaten Antrieb folgend; aber ich halte es als meine Pflicht, meine Wahrnehmungen nicht für mich zu behalten.

Mag das eine oder das andere, ja vielleicht auch das Ganze, vorerst Mühe haben, vor den klugen Führern unserer Wirtschaftspolitik und unserer Industrie zu bestehen, meinetwegen. Eines halte ich trotzdem für absolut angezeigt: Wir müssen ohne Verzug die breiten Interessenschichten unseres Landes an den Gedanken heranbringen, damit die ausführenden und verantwortlichen Stellen so rasch als möglich auf gut vorbereitetem Boden ans Werk gehen können. Denn es eilt!

Vor dem Kriege, also vor 1914, durfte man einen solchen Gedanken ohne weiteres als verwegen bezeichnen. Unser Export und Import verfügte über sehr günstige Verschiffungsgelegenheiten; auch lagen keine Gründe vor, unsere Ueberseetransporte besonders zu schützen. Der Krieg, der brutal über alle Traditionen hinwegschreitet, hat aber auch hier die alten Grundlagen erschüttert, ja teilweise wohl für immer weggewischt. Die deutsche Blockade hat für die Neutralen Verhältnisse geschaffen, denen sie nicht rasch genug Rechnung tragen können. Einerseits ist eine große Anzahl von Schiffen verschwunden, die durch keine Rekonstruktionen ersetzt werden konnten, andererseits sind große Tonnengehalte in fremden Häfen blockiert. Die Summe der verfügbaren Schiffe ist kleiner geworden, das Importbedürfnis für Europa hat dagegen zugenommen.

Innerhalb der Entente ist eine Organisation geschaffen worden, die die Aufgabe zu erfüllen hat, die Verschiffungen vorab unter den Vertragsstaaten zu regulieren. Alle Verfrachtungen für die andern und für Private sind ohne Autorisation verboten, unter Androhung von Raperung.

Wie stellt sich die Lage für die Schweiz dar? Die schweizerische Regierung hat eine gewisse Anzahl Schiffe gemietet zur Sicherung der Landesernährung. Für die Privatbetriebe, gleichviel ob Export oder Import, wird es aber je länger je schwieriger, sich die notwendigen Transportgelegenheiten zu verschaffen. Gewiß bringen die amerikanischen Schiffe trotz der Seesperre noch Waren nach Europa und werden solche auch weiterhin bringen. Aber anstatt der frühern regelmäßigen Verschiffungsgelegenheiten ist der Privatbetrieb auf stets seltener werdende Möglichkeiten angewiesen. Das hat zur weitem schweren Folge, daß er nicht mehr imstande sein wird, die Konjunkturen auszunützen. In Paris und London ist man weit von der Annahme entfernt, daß sich diese Verhältnisse nach dem Frieden rasch bessern werden, man sieht im Gegenteil eine noch größere Erschwerung voraus, die die europäische Import- und Exportindustrie vor schmerzhaften Problemen stellen wird.

Unser Land, so wie es heute dasteht, ist ohne Import- und Exportindustrie nicht lebensfähig. Wir haben durch die Organisation unseres Eisenbahn- und Tarifwesens von jeher dafür gesorgt, günstige Zufahrtsbedingungen zu den hauptsächlichsten europäischen Meerhäfen zu bekommen; heute müssen wir unsere Aktion weiter lenken, hinaus auf das Meer selbst. Es kann sich allerdings nicht darum handeln, spezifisch schweizerische Meerhäfen zu schaffen; aber ein neutraler Meerhafen, womöglich auf neutralem Gebiet, ließe sich gewinnen. Wir dürfen auch nicht auf eine rein staatliche Handelsmarine abstellen; wird doch diese ebenso sehr auch den Bedürfnissen unserer Industrie zu dienen haben. Das verlangt von letzterer, daß sie ohne Zaudern große Mittel zur Verfügung stelle. Der Staat muß ihr dabei kräftig helfen und seinen Schutz angedeihen lassen. Unter welcher Flagge aber würde diese Marine segeln? Wohl nur unter dem weißen Kreuz im roten Feld! Darüber muß man sich international zu verständigen suchen; denn die Schweizerflagge kann den Schiffen die Legiti-

mation verschaffen, deren sie unbedingt bedürfen.

Wie kommen wir zu Schiffen? Wie lösen wir die Frage der Kohlenversorgung? Wie erledigen wir die Frage der Bemannung? Das sind alles große, schwierige Fragen, ich weiß das nur zu gut. Es liegen bereits Angebote von Schiffen vor, und es sind unserer Landesbehörde auch solche eingereicht worden. Angebote erfolgten gewiß in der festen Ueberzeugung, daß nach dem Kriege ein sogenannter «Russe», eine Jagd nach Raum eintreten werde. Man sieht diese Jagd in Amerika nicht bloß für die Dauer von sechs Monaten, sondern für drei Jahre voraus.

Es können für unsere Zwecke wohl nur die mittleren Größen von Schiffen, so um 3000 Tonnen herum, in Betracht kommen, schon wegen der rationalen Repartition der Versicherungen. Wir können diese brennende Frage nur mit Hilfe bestehender Reedereien und von Marineingenieuren lösen. Einzelheiten der Organisation zu besprechen, muß ich mir versagen. Eines aber ist für mich sicher: Wir müssen uns sputen und zugreifen, bevor alle verfügbaren und tauglichen Schiffe vergeben sind. Die Seemächte und die Schiffskompanien sind während des Krieges nicht imstande gewesen, ihre Handelstonnage auf dem alten Niveau zu erhalten; weit entfernt davon, haben sie große Einbußen erlitten. Wir dürfen deshalb nicht mehr in der Abhängigkeit solcher Gesellschaften bleiben; es kann sich nur noch um die Beschaffung eigener Schiffe handeln. Daran reiht sich in zwingender Logik die Forderung der Schiffbarmachung unserer beiden Hauptströme.

Unsere Vorväter stiegen einst von ihren Bergen herunter, um sich mit dem Einsatz von Gut und Blut den Besitz der fruchtbaren Ebene zu erzwingen. Heute ist es für uns unerklärlich, uns durch weitsichtiges, rasches Handeln unsern Platz im Welthandel zu sichern. Wir haben während diesen Kriegsjahren neue Industrien geschaffen, die wir mit gutem Grund beibehalten wollen. Das bedingt eine vermehrte Zufuhr von Rohmaterialien.

Enalliche Zeitungen schrieben dieser Tage zum ersten Male über die Beendigung des Krieges. Kommt diese, dann sollte sie uns für den Frieden gerüstet finden; das gehört mit zu den Opfern, die uns diese schweren Zeiten auferlegen. Ein französischer Volkswirtschaftler hat kürzlich geschrieben: «Wir haben uns vom Kriege überraschen lassen, lassen wir uns nicht überraschen vom Frieden!» Es darf sich nicht nur eine kleine Privatorganisation mit der wichtigen Angelegenheit befassen (Eine solche Privatgesellschaft scheint dieser Tage in Gené gegründet worden zu sein. Red.), denn es handelt sich um eine Lebensfrage, die die ganze Volksgemeinschaft angeht und die in alle Wirtschaftsfragen unseres Handels hineingreift. Kein Opfer kann zu groß sein, wenn es sich darum handelt, unsere vor dem Kriege so blühende Industrie am Leben zu erhalten.

(Die vorstehenden Ausführungen wurden, wie unschwer herauszufinden ist, von warmem Interesse für unser Land diktiert. Der ihnen zugrunde liegende Gedanke entbehrt nicht der Aktualität. Eines läßt der Artikel dagegen fast völlig außer acht: die praktische Seite der Frage. Darauf wird noch zurückgekommen werden müssen. Die Red.)