

### Eine Schweizerische Handelsflotte?

I.

Im gestrigen Mittagsblatt des „Bund“ wurde der Zuschrift eines Schweizers, der sich zum Teil an Ort und Stelle über die dem Transit von und nach der Schweiz gegenüberstehenden Schwierigkeiten informierte, Raum gegeben. Allen Ernstes wurde darin ein Zusammenschluß wirtschaftlicher Kreise zu einer kapitalkräftigen Organisation gefordert, die den Zweck hätte, die Schaffung einer Schweizerischen Handelsflotte vorzubereiten. Und in der Tat, die Zeiten sind vorbei, wo sich nur ganz vereinzelt spekulative Köpfe, Träumer und Späsmacher mit dieser Sache beschäftigten. Das will natürlich nicht heißen, daß nicht auch heute mit der Idee noch Anflug getrieben werde. Aber mit diesem Anflug auszuräumen, ist nun die Pflicht aller derer, denen der Krieg nicht nur von Gegenwartsproblemen redet. Es handelt sich um eine Angelegenheit, die uns in neue und direkte Berührung bringt mit einem Großteil des Auslandes; sich kompromittieren heißt hier sich doppelt schaden. Und dilettantisch vorgehen, hieße sich kompromittieren. So kann leider auch die Nachricht nicht ernst genommen werden, wonach sich in Genf eine Aktiengesellschaft gegründet habe zur Gründung einer Schweizerischen Handelsflotte. Soll doch das Kapital dieser Gesellschaft nach der Eintragung im Handelsregister — 25,000 Franken betragen und der Verwaltungsrat aus einem einzigen Mitgliede, einem Kommiss, bestehen!

Die Idee der Gründung einer Schweizerischen Handelsflotte, die unter eidgenössischer Flagge für den überseeischen Ein- und Ausfuhrverkehr der Schweiz die Meere zu befahren hätte, hat bereits ihre Geschichte. Schon im Jahre 1862 rollte eine Schweizerische Gesellschaft, die sich mit Kolonisationsplänen trug, die Frage auf, ob die Schweizerische Flagge auf dem Meere zulässig sei. Konkreter wurde die Frage gestellt, als zwei Jahre später Eingaben von Schweizern aus Bremen, Triest, Smyrna und Petersburg an den Bundesrat gelangten, denen der Bundesrat dadurch Rechnung trug, daß er der Bundesversammlung beantragte, sie möchte ihn ermächtigen, die Führung der Schweizerflagge auf dem Meere an Schweizerische Schiffe zu bewilligen und bis auf weiteren Beschluß der Bundesversammlung alle zweckdienlichen Maßregeln anzuordnen. Die völkerrechtliche Seite der Frage beantwortete der Bundesrat in seiner Botschaft an die Bundesversammlung kurz und bündig:

„Das Recht der Schweiz zur Mitbenutzung des Meeres ist unbestreitbar; die Flagge selbst folgt der Politik des Landes. Einer besonderen Anerkennung der Flagge oder des Rechtes zu ihrer Führung von Seite anderer Nationen bedarf es nicht. Wohl aber erfordert erstlich die Höflichkeit eine Notifikation, daß die Schweiz von ihrem Rechte fortan Gebrauch machen wolle; zweitens ist ein Gesuch um Zulassung Schweizerischer Schiffe in den Häfen der andern Nationen durch die Sympathie geboten, und es sind drittens Unterhandlungen notwendig mit einzelnen Nationen, um der Schweizerischen Flagge mindestens die Rechte derjenigen der begünstigtesten Nation zu verschaffen.“

Die Bundesversammlung hielt im Gegensatz zum Bundesrat die Angelegenheit nicht für spruchreif, sondern beschloß in der Dezembersession 1864, die Behandlung der Frage zu verschieben und den Bundesrat lediglich zu beauftragen, mit den Seemächten Verhandlungen anzuknüpfen. Dann schloß die Angelegenheit ein.

Ein neues, von verschiedenen Versicherungsgesellschaften unterstütztes Gesuch, die Schweizerische Flagge zur See führen zu dürfen, richtete im Jahre 1889 ein ehemaliger Kapitän in der deutschen Handelsmarine, Karl Messing in Zürich, an den Bundesrat. Der Bundesrat verwies in seiner ablehnenden Antwort vom 12. Nov. 1889 auf zahlreiche Schwierigkeiten:

„Die Schwierigkeiten sind doppelter Art: Es sind solche, die aus innerstaatlichen Verhältnissen entspringen; es sind sodann solche internationalen Charakters. Was die erstern betrifft, so würde die Schaffung einer Schweizerischen Handelsmarine — und diese läge tatsächlich vor, wenn mit der Einwilligung der Behörden die Schweizerische Flagge auf dem Mast eines beliebigen Schiffes aufgehißt würde — die Kreierung eines Schweizerischen See- und Schiffsfahrtsrechtes rufen, oder es müßte vielmehr umgekehrt eine derartige Kodifikation vorausgehen, bevor von einer nationalen Ma-

rine in völkerrechtlichem Sinne gesprochen werden könnte. Nun haben aber die Bundesbehörden die Kompetenz, in dieser Materie zu legislieren, vorderhand nicht; sie müßte durch eine Revision der Bundesverfassung noch geschaffen werden. Uebrigens würde, ganz abgesehen hieron, die Ausarbeitung der diesfalls nötigen Gesetze und Verordnungen über Seehandelsrecht, über Seeverversicherung, über die zivilstandsamtlichen Beziehungen, über die auf Schweizerischen Schiffen begangenen Verbrechen, Vergehen usw. Jahre in Anspruch nehmen, während deren von einer Erlaubnis zur Führung der Schweizerischen Flagge ohnehin nicht die Rede sein könnte. Was die Schwierigkeiten internationaler Natur betrifft, so stehen allerdings Rechtsgründe im Gebrauch der Schweizerischen Flagge nicht entgegen. Die Schweiz hat ohne allen Zweifel das Recht der freien Benützung des Meeres mittelst nationaler Schiffe unserer nationalen Flagge. Allein die Ausübung dieses Rechtes hängt in Ermangelung eigenen Küstengebietes und eigener Häfen mehr oder weniger von dem guten Willen fremder Mächte ab. Diese Abhängigkeit würde die Ausübung ihrer Zivil- und Kriminaljurisdiktion in hohem Maße erschweren und, ohne ihre Verantwortlichkeit für den Mißbrauch der Flagge abzuschwächen, der Unterdrückung und der Bestrafung solchen Mißbrauches fast unübersteigliche Hindernisse in den Weg legen.“

Zwei in den Jahren 1891 und 1907 eingelaufene neue Gesuche (das letztere stammte vom Schweizerischen Generalkonsul in Patras) wurden ebenso ablehnend beschieden, wobei der Bundesrat auf den vorstehenden Entscheid verwies. Ähnlich erging es einem im Jahre 1908 von der Schiffsahrtsgesellschaft des Luganersees gestellten Gesuch, zwei in England gekaufte Schiffe unter eidgenössischer Flagge von London nach Genua führen zu dürfen.

Im Jahre 1913 veranstaltete das Schweizerische Politische Departement eine Enquete über die Flaggenfrage, veranlaßt durch eine Eingabe einer Schweizerischen Firma in China. Die Eingabestellerin wurde vorläufig auf die bisherige ablehnende Stellungnahme des Bundesrates verwiesen, die das Departement wie folgt begründete: 1. Die Schweiz würde keine Mittel besitzen, um ihre Handelsflotte und ihre Flagge zu schützen. 2. Sie besitzt keine Gesetzgebung über das Seerecht und über die Schiffsahrt auf dem Meere. 3. Ohne Spezialabkommen mit einer befreundeten Macht wäre es ihr unmöglich, die Durchführung ihrer Erlasse auf den ihre Flagge führenden Schiffen zu sichern. 4. Es wären Abkommen mit einem oder mehreren andern Staaten nötig, um den Schweizerischen Schiffen einen Heimathafen zu geben.

Die Enquete, veranstaltet unter den diplomatischen und konsularischen Vertretern der Schweiz im Auslande, gab dem ablehnenden Bescheid recht. Zusammengefaßt gingen die Ansichten dahin, daß die großen Schwierigkeiten, die der Schaffung einer Schweizerischen Handelsflotte entgegenstehen, in keiner Weise durch die Vorteile des Projektes aufgewogen werden, und es sei auch kaum zu erwarten, daß sich dieses Verhältnis jemals ändere. In seiner definitiven Antwort an den Gesuchsteller — sie datiert vom 23. Februar 1914! — stellte das Politische Departement dann auch darauf ab, daß die Anzahl der Schweizer, die im Auslande Besitzer oder Anteilhaber von Schiffen sind, gering sei und daß deshalb die schweren Opfer, die sich die Eidgenossenschaft für den wirtschaftlichen Schutz ihres Seehandels aufzuerlegen müßte, nicht rechtfertigen lassen.