

Eine schweizerische Handelsflotte?

II.

Wir haben im gestrigen Abendblatt des „Bund“ eine Uebersicht über die Geschichte des Projektes gegeben, wobei der frühere Standpunkt der Bundesbehörden zur Sprache kam. Heute sind die Gründe, die für die Führung der Schweizerflagge zur See sprechen, wesentlich schwerwiegendere geworden. Vor dem Ausbruch des Weltkrieges hätten sich die Opfer für den wirtschaftlichen Schutz unter eigener Flagge fahrender Schiffe nicht gelohnt. Und der Bau von eigenen Schiffen schien damals das Unnützigste von der Welt. Die Frachtpreise standen damals so tief und das Material war so teuer, daß die Schiffe weit überzahlt worden wären. Und dennoch — wenn man damals vom Ausbruch des Krieges gewußt und seine Dauer gekannt hätte, es wäre wohl keine Mühe und kein Opfer gesüht worden, um zu eigenen Schiffen zu kommen. Immer mehr mußte sich im Verlaufe der letzten drei Jahre die Schweiz auf eigene Kräfte verlassen. Sie sah sich genötigt, Schiffe zu chartern, was mit immer größeren Schwierigkeiten verbunden ist, und sich überhaupt des Seeverkehrs und der Hafenverhältnisse in ganz anderer Weise anzunehmen als bisher. Ständig stieg der Mangel an Schiffsraum und damit, wie mit den Unsicherheiten der Seefahrt überhaupt, stiegen die Frachtpreise auf ungeahnte Weise. Heute betragen letztere mehr als fünfzehnmal soviel wie in normalen Zeiten. Es gibt allerdings Optimisten, die annehmen, daß diese Ausnahmezustände bald nach Beendigung des Krieges verschwinden werden. Wir hörten von sachverständigen Leuten die Meinung vertreten, daß der Mangel an Schiffsraum lange nicht so bedeutend sei, wie man in manchen Kreisen glaube; 65 Prozent der Handelsflotte der Entente würden eben zu Truppentransporten verwendet und zehn Prozent bleiben in den heimischen Häfen liegen und fahren nicht aus. Diese zahlenmäßigen Angaben können stimmen, ohne weniger optimistische Meinungen umzustoßen. Der für den Truppentransport verwendete Teil der Fahrzeuge unterliegt den Fährlichkeiten der Sperrgebiete in ebenso starkem Maße wie die übrigen Schiffe, und für den versenkten — auch neutralen — Schiffsraum im allgemeinen sprechen wiederum Zahlen. Es ist klar, daß die unverfehrt bleibenden Schiffe bei dem unendlich verstärkten Zufuhrbedarf, das sich bei Kriegsführenden und Neutralen geltend machen wird, außerordentlich begehrte sein werden. Wo bleibt dann die Berücksichtigung der schweizerischen Ein- und Ausfuhrbedürfnisse, wenn sie ohnehin nur auf indirektem Wege gestand gemacht werden können?

Aus dem gestern publizierten kurzen Uebersicht über die Geschichte des schweizerischen Seehandelsprojektes geht hervor, daß die durch den Bundesrat jeweils erfolgte Abweisung der Gesuche um Bewilligung zur Führung der Schweizerflagge auf dem Meer niemals eine grundsätzliche war. Und die Frage, ob die Schweiz einer besonderen Anerkennung ihrer Flagge oder des Rechtes zu ihrer Führung von Seiten anderer Nationen bedürfe, wurde vom Bundesrat schon im Jahre 1862 glatt verneint. Maßgebend war jeweils die rein praktische Erwägung, daß die unter den gegebenen Umständen von der Bewilligung der Flagge zu erwartenden Vorteile in keinem vernünftigen Verhältnis stehen zu den damit verbundenen Schwierigkeiten und Lasten. Diese Schwierigkeiten sind natürlich im Verlaufe des Krieges noch wesentlich erhöht worden. Aber andererseits hat der Krieg die Schweiz veranlaßt, sich praktisch mit Seetransportverhältnissen zu befassen, die sie bisher nur aus der Ferne kannte, und sodann handelt es sich heute nicht wie ehemals um die Unternehmungs- oder Abenteuerlust einzelner, sondern — wer leugnet es? — um ein wirtschaftliches Bedürfnis des ganzen Landes. Die gewonnenen Verbindungen und Erfahrungen könnten für die Verwirklichung des Projektes von größtem Werte sein.

Stark im Wege steht der Schaffung einer schweizerischen Handelsflotte die Tatsache, daß die Schweiz keinen eigenen Seehafen besitzt. Kein Krieg wie der gegenwärtige hat dargetan, in welsch ungeheurem Nachteil sich ein Binnenstaat befindet, und immer wieder sind in den letzten Jahren Stimmen laut geworden, die für die Gewinnung eines eigenen Seehafens sprachen. So leicht man geneigt war, solche Wünsche als Phantastereien zu bezeichnen, so ernsthaft sind die Erwägungen, aus denen sie entsprangen. Was ist übrigens im Verlaufe des Krieges unter dem Druck der Verhältnisse

nicht alles verwirklicht worden, was man früher als nebelhafte Probleme abzutun pflegte! Weltfremd klingen die Aeußerungen nur, wenn man über die Art der Verwirklichung hin- und herratet, bevor ernsthaft der Versuch gemacht wurde, sich durch Verhandlungen und sachkundige Prüfung über die Verwirklichungsmöglichkeit zu versichern. Einen positiven Vorschlag machte kürzlich der bekannte französische Publizist J u d e t, der unserem Lande viel Sympathie und Interesse entgegenbringt, im Pariser „Eclair“; er möchte in einem französischen Hafen der Schweiz dauernd ein gewisses Gebiet zur Verfügung stellen. Es ist Grund zur Annahme vorhanden, daß die Regierung der Nachbarrepublik dieser freundschaftlichen Auffassung nicht fremd gegenübersteht. Hat doch die offiziöse Havas-Agentur die Anregung sofort aufgegriffen und verbreitet.

Sehr nahe liegt auch der Gedanke, sich in Holland nach einem Heimathafen für die schweizerischen Schiffe umzusehen. Ein holländischer Hafen hätte für uns den Vorteil, daß er mit dem Rhein in Verbindung steht, dessen Schiffsfahrtsprobleme vielleicht bald in einer für die Schweiz sehr bedeutungsvollen Weise gelöst werden. Jedenfalls würde es der Schweiz durch Unterhandlungen mit den in Frage kommenden Seemächten wohl nicht allzu schwer fallen, ihren Fahrzeugen einen ständigen Heimathafen zu sichern.

Viel schwieriger dürfte sich die Gewinnung eigener Schiffe gestalten. Bau oder Kauf, eigene oder fremde Reederei? Sind die Verhältnisse aber wirklich derart, daß wir auf eigene Meeresschiffe nicht länger verzichten können, so findet sich auch hier die Lösung. Bei dieser Frage spielt übrigens die finanzielle Seite die Hauptrolle. Es ist gar nicht an ein Gelingen des ganzen Projektes zu denken, wenn nicht eine finanziell starke Gesellschaft, in der die einflussreichsten, am Import- und Exporthandel beteiligten Kreise vertreten sind, die Sache an die Hand nimmt.

Weit weniger Schwierigkeiten dürften dagegen die Unterhandlungen bereiten, die bezwecken, der schweizerischen Flagge die Rechte derjenigen der begünstigtesten Nation zu verschaffen, und desgleichen wiegt das Bedenken, daß die Schweiz nicht imstande wäre, ihre Handelsschiffe und ihre Flagge zu schützen, nicht allzu schwer. Wer hätte auch ein Interesse daran, die schweizerischen Schiffe zu beschäftigen? Dagegen würde sich auf innerpolitische Gebiete durch den Erlaß von Gesetzen über Schifffahrt und Seerecht ein Arbeitsfeld besonders schwieriger Art auf tun.

Aus den vorstehenden Aufzählungen ergibt sich von selbst, daß von der Schaffung einer Handelsflotte während des Krieges nicht die Rede sein kann. Alle genannten Einzelprobleme sind gegenwärtig komplizierter, als sie es in normalen Verhältnissen jemals sein werden. Dazu kommen noch eine Reihe praktischer Fragen, die sich unter den Voraussetzungen einer friedlichen Zeit viel leichter lösen lassen. Wir erinnern nur an die Kohlenversorgung der Schiffe, an das Heuern der Schiffsmannschaft usw. Aber wenn man nach dem Kriege bereit sein will, gilt es, die Vorbereitungen rasch an die Hand zu nehmen. Ein Davorzurückschrecken hätte nur dann einigen Sinn, wenn sich die Schweiz in altgewohnten normalen Verhältnissen befände. Heute sind aber alle unsere Transportfragen von Grund auf umgestaltet und ständig in Fluß. Da gibt es keine traditionellen Strupeln mehr zu überwinden. Die Schweiz hat bei den Friedensverhandlungen, wenn sie überhaupt daran teilnehmen sollte, keine territorialen Ansprüche geltend zu machen; wer weiß aber, ob ihr nicht gerade in jenem Zeitpunkt ein fertig ausgearbeitetes wirtschaftliches Projekt überaus nützlich wird?

Und ob sich die Schweiz nun auf einem „Friedenskongress“ oder durch Sonderverhandlungen auf die im Weltverkehr eintretenden Neuerungen und Umwälzungen einstellt — es gilt! Unsere Bundesbehörden können selbstverständlich an Unterhandlungen mit andern Staaten und an die innerpolitischen Vorbereitungen erst dann herantreten, wenn der Plan konkrete Gestalt angenommen hat und eine gewisse Sicherheit der Ausführung bietet. Männer aus maßgebenden wirtschaftlichen Kreisen sollten sich an das Studium des Projektes heranmachen und die Notwendigkeit und den sachlichen Hintergrund der geäußerten Wünsche überprüfen. Wenn sie sich vom Wirklichkeitswert der Sache überzeugen können, so bietet sich für großzügige Initiative ein weites Feld. Sie wird an die Arbeit des Aufbaus gehen und nicht eher ruhen, als bis das erste schweizerische Handelsschiff den Seeweg antritt.