

# Mit der «Turicum» auf hoher See

aus der Landbote

Die Schweiz ist ein Binnenland. Und doch verfügt sie über einen Hochseehafen. Dieser heisst Basel am Rhein, wo die Grenzen zu den Weltmeeren im wahrsten Sinne des Wortes fliegend sind.



- Ein bisschen Nationalstolz muss sein: 44 Handelsschiffe überqueren die Weltmeere, doch an die Schweizer Grenze und ihren Basler «Heimathafen» gelangen sie nie. (pd)



- Quelle:pd



- Quelle:pd



Quelle:pd

Zugegeben, der Registerhafen am Rhein in Basel ist nur «fiktiv», wie das Bundesamt für Verkehr festhält. Und doch ist er offiziell zuständig für die Registrierung und Überwachung der Schweizer Hochseeflotte. Das Alpenland hat keinen direkten Zugang zum Meer, und trotzdem umrunden Schweizer Containerschiffe, Massengutfrachter, Asphalt- und Produkt-tanker den Globus. Immerhin erreicht die derzeitige Flotte aus 44 Handelsschiffen eine Ladekapazität von gut einer Million Tonnen, was laut dem zuständigen Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) rund einem Promille der Welttonnage entspricht.

Die Schiffe liefern Lebensmittel, Güter und Rohstoffe aller Art aus aller Herren Ländern in alle Herren Länder: Weizen, Zucker, Kaffee, Kakao, Erze, Chemikalien, Maschinenteile, Fahrzeuge?... aber keine nuklearen Güter. Wobei das Schweizer Gesetz nur das Versenken (Verklappung) von radioaktivem Müll im Meer, nicht aber den Transport verbietet. Auch der Transport von Rohöl ist in der Handelsdomäne unter Schweizer Flagge nicht zu finden. Laut Reto Dürler, seit 2005 Chef des als Flaggenstaatsbehörde zuständigen Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes (SMNO), wird dieses mehrheitlich über Pipelines oder dann auf maritimen Schiffen unter ausländischer Flagge von den Seehäfen via Rheinschiff in die Schweiz transportiert.

### **Gut für die Landesversorgung**

Die Schweizer Hochseeflotte wird nicht vom Bund, sondern von sechs privaten Reedereien mit Standorten in Genf, Zürich oder Nyon betrieben. Dennoch ist die Eidgenossenschaft an einer gut ausgestatteten Flotte interessiert. Nicht nur aus volkswirtschaftlichen Gründen (die Hochseeflotte verzeichnet einen Produktionswert von circa 20 Milliarden Franken, laut dem Seco entsprach dieser im Jahr 2011 2,5 Prozent des Bruttoinlandproduktes). Auch für militärische Zwecke hat die Flotte nur eine geringe Bedeutung.

Viel wichtiger ist die Gewährleistung der Landesversorgung. «In Fällen einer schweren Mangellage spezifischer Güter hat der Bund das Recht, Schiffe in den Dienst der Landesversorgung zu stellen», heisst es im Vertrag mit den Reedereien, die im Gegenzug von einem Bürgschaftsrahmenkredit profitieren und beim Erwerb eines Schiffes, das mehrere Dutzend Millionen Franken kosten kann, einen Bankenzinsnachlass erhalten. So kann der Bund die Zahl und die Ausrüstung der Flotte steuern. Diese Bürgschaft in der Höhe von 1,1 Milliarden Franken erneuert das Parlament regelmässig, wurde laut Dürler aber noch nie in Anspruch genommen.

## «Maloja» im Weltkrieg versenkt

Eine erschwerte Landesversorgung über den Schiffsweg bekam die Schweiz in Kriegszeiten zu spüren. Nur Schiffe unter neutraler Flagge hatten eine Chance, ihr Ziel zu erreichen. Erst während des Zweiten Weltkriegs, im April 1941, fuhr erstmals ein maritimes Schiff unter Schweizer Flagge: die «Calanda». Andere Schiffe hiessen «St. Gotthard» oder «Maloja» – Letzteres wurde allerdings bei Korsika irrtümlich von britischen Kampfflugzeugen versenkt.

Die Geschichte der Schweizer Seefahrt reicht noch weiter zurück: Bereits 1850 bat ein Schweizer, der sich in den USA zum Schiffskapitän hatte ausbilden lassen, den Bundesrat, mit Schweizer Flagge segeln zu dürfen. Doch erst 1921 anerkannte der Völkerbund die Flaggen von Seeschiffen aus Binnenstaaten. Ein anderer, allerdings ein deutscher Kapitän ermutigte den Bundesrat 1889 dazu, einen Hafen an der Nordseeküste zu kaufen. Doch dazu kam es unter anderem aus finanziellen Gründen nicht. Die schweizerische Hochseeflotte wurde erst mittels Notrecht im Zweiten Weltkrieg gegründet. Die provisorische Gesetzgebung wurde 1953 in ordentliches Recht überführt und hat heute noch Gültigkeit.

Auf den 44 Schweizer Hochseeschiffen sind nur gerade 12 Personen mit Schweizer Pass unter den insgesamt 3000 Seeleuten anzutreffen. Laut Reto Dürler arbeiten sie als Maschineningenieure oder Schiffsoffiziere, unter ihnen findet sich eine einzige Kapitänin.

## Piraten ausgeliefert

Schweizer Handelsschiffe geniessen keinen besonderen Schutz vor Piraten, die etwa im Golf von Aden im Indischen Ozean immer wieder von sich reden machen. Wobei es um diese Gefahr in letzter Zeit etwas stiller geworden ist. «Das hat wohl mit der Rekrutierung zusätzlicher privater Sicherheitsmannschaften zu tun, welche die Piraten effektiv und nachhaltig abzuschrecken scheinen», so Dürler. Aber auch die von EU und Nato gestellten militärischen Einsatzkräfte konnten die Situation unter Kontrolle bringen. Das Schweizer Parlament hat die Mitwirkung am EU-Einsatz Atalanta abgelehnt, die Reedereien profitieren heute dennoch indirekt von den Schutzmassnahmen der beteiligten Länder.

Am fiktiven Registerhafen in Basel ist das Schweizerische Seeschiffahrtsamt nicht nur für die operative Überwachung der Hochsee-Handelsschiffe zuständig. Ihm obliegt auch die Registrierung und Aufsicht über die rund 1800 privaten, dem Sport- und Freizeitvergnügen dienenden Hochseejachten in Schweizer Besitz. Wer auf hoher See segelt, befindet sich offiziell im Ausland, ist aber dem Schweizer Gesetz unterstellt. Es sei denn, das Schiff befinde sich in den Territorialgewässern eines Küstenstaates, der in der Regel seine Rechtsordnung für massgebend erklärt.

«Gibt es denn Rechtsstreitigkeiten auf hoher See?», fragen wir den Seeschiffahrtsamtschef zum Schluss. «Es kann bei einer Kollision oder Havarie zum Rechtsstreit zwischen zwei Staaten kommen», sagt Reto Dürler. An einen ernsthaften Konflikt, den die Schweiz betraf, erinnere er sich aber nicht. Einzig der Fall einer Witwe fällt ihm ein. «Sie hat per Inserat einen Mitfahrer auf ihrer Jacht gesucht und ist auf einen Rocker gestossen. Sie sind sich dann auf See tüchtig in die Haare geraten.»

Karin Landolt