

*CONSEIL FÉDÉRAL*  
*Procès-verbal de la séance du 24 octobre 1939*<sup>1</sup>

1999. Timecharter-Vertrag mit der Grossreederei  
Rethymnis & Kulukundis Ltd. in London

Volkswirtschaftsdepartement. Antrag vom 20. Oktober 1939  
Finanz- und Zolldepartement. Mitbericht vom 23. Oktober 1939

I. Im Weltkrieg 1914/18 begegnete die Beschaffung von Schiffsraum schon von Ende 1916 an Schwierigkeiten. Der Mangel an Tonnage nahm fortwährend zu und steigerte sich bis zur Unerträglichkeit. Im Jahre 1917 war die Schweiz ausschliesslich auf die spanische und schwedische Flotte angewiesen. Die unserem Lande bewilligte Tonnage machte knapp die Hälfte vom Bedarf aus, und es war oft nicht einmal möglich, sich diesen zu sichern. Trotz unzähligen und mühsamen Verhandlungen in Washington, London und Paris gelang es nicht, den den Bedürfnissen einigermaßen entsprechenden Schiffsraum zu erhalten. Nur mit grosser Mühe konnte noch so viel Schiffsraum aufgetrieben werden, um unser Land mit dem Mindestbedarf an den allernotwendigsten Lebensmitteln und Rohstoffen zu versorgen. Lebenswichtige Güter waren in überseeischen Ländern genügend vorhanden, es fehlte lediglich an Transportmöglichkeiten. Diese sich immer mehr zuspitzenden, bedrohlichen Verhältnisse führten zu der Gründung der schweizerischen Seetransport-Union, bei der innert etwa 2 Jahren das ganze schweizerische Aktienkapital von 60 Millionen Franken verloren war.

Zufolge der erwähnten trüben Erfahrungen ist in der Schweiz die Auffassung weit verbreitet, dass eine schweizerische Schiffahrtsgesellschaft gegründet werden sollte, deren Schiffe die schweizerische Flagge zu tragen hätten, um den erwähnten Schwierigkeiten im Kriegsfall vorzubeugen. Dies setzt die Schaffung eines schweizerischen Seerechts voraus. Es fehlte tatsächlich auch nicht an bezüglichen Eingaben an den Bundesrat, die alle das gemeinsam hatten, dass sie eine starke Beteiligung des Bundes in der einen oder andern Form vorsahen. So wurde anfangs dieses Jahres von privater Seite ein Vorschlag unterbreitet, wonach eine schweizer. Schiffahrtsgesellschaft zu gründen gewesen wäre, die nach und nach etwa 10 ältere Schiffe anzukaufen hätte. Der Bund hätte auf den auf etwa 15 Millionen Fr. geschätzten Anschaffungskosten eine Hypothek von 2/3 zu einem Zinsfuss von etwa 2% gewähren müssen. Im weitem wurde verlangt, dass der Bund der Gesellschaft die gleiche Subvention ausrichte, die die englische Regierung ihren Reedereien bezahlt. Diese beläuft sich gegenwärtig auf über 60 000 Fr. pro Schiff u. Jahr, somit für 10 Schiffe auf über 600 000 Fr. Die Gesellschaft hätte die Schiffe in der Friedenszeit selber betrieben und sie im

---

1. *Etaient absents: R. Minger, H. Obrecht.*

Kriegsfall dem Bund gegen eine entsprechende Entschädigung zur beliebigen Verwendung überlassen. Bis zur Schaffung eines schweizer. Seerechts hätten die Schiffe die Flagge eines neutralen Landes tragen sollen. Dem Vorschlag konnte schon mit Rücksicht auf die dem Bund zugemuteten grossen Opfer, die in keinem Verhältnis zu den ihm im Kriegsfall entstehenden Vorteilen stünden, nicht näher getreten werden. Daneben gab es noch eine ganze Reihe von Gründen, die es nicht angezeigt erscheinen liessen, das Projekt zu unterstützen.

Im weitem hat die schweizer. Reederei A.G. Basel im Monat Mai<sup>2</sup> abhin in einer Eingabe an den Bundesrat sich anboten, drei Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 12 500 t anzuschaffen, sofern ein schweizerisches Seerecht geschaffen werde, und der Bund ein Darlehen im Ausmass von 75% des Anschaffungspreises für die Schiffe zu einem Zinsfuss von 3% gewährt. Zur Begründung dieses Begehrens wurde angeführt das Vorhandensein von mit der Schweizerflagge schwimmenden Schiffen trage im Kriegsfall wesentlich zur Sicherung der Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern bei. Während der Friedenszeit sollten die Schiffe hauptsächlich für Küstenfahrten und nicht für Fahrten zwischen überseeischen und europäischen Häfen verwendet werden.

Berechnungen haben ergeben, dass die Schweiz im Kriegsfall, nicht inbegriffen die flüssigen Brennstoffe, eine Tonnage von ungefähr 400 000 t benötigt. Daraus ist ersichtlich, dass die erwähnten Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 12 500 t im Kriegsfall für die Landesversorgung einen Tropfen auf einen heissen Stein bedeuten.

Ausser diesen beiden Vorschlägen sind den Bundesbehörden noch andere, auf die Anschaffung von Schiffen durch den Bund abzielende Anregungen unterbreitet worden. Die Frage der Schaffung eines schweizer. Seerechts ist schon wiederholt geprüft worden. Im Jahre 1918 hat Herr Professor Max Huber ein einlässliches Gutachten «Über die rechtlichen Verhältnisse einer schweizerischen Meerschiffahrt unter Schweizerflagge» ausgearbeitet. Hierin wurde nachgewiesen, dass für die Schaffung eines schweizer. Seerechts weitgehende Massnahmen rechtlicher Natur und viele diplomatische Verhandlungen nötig sind, ferner, dass die Erledigung aller in Betracht kommenden Fragen lange Zeit beansprucht. Von den gesetzgeberischen Vorbereitungen seien erwähnt:

1. Vorschriften über das Recht der Flaggenführung, über die Ausstellung der Schiffspapiere und über deren Inhalt;
2. die Rechtsverhältnisse der Schiffe;
3. die seerechtlichen Geschäfte, wie Havarie, grosse u. kleine;
4. die Rechtsverhältnisse des Schiffspersonals, Heuervertrag, Haftpflicht usw.;
5. das zur See anzuwendende Seerecht, sowie besondere Bestimmungen betr. Seeraub usw.;
6. polizeiliche u. disziplinarische Vorschriften für Schiffsbemannungen;
7. prozessuale Vorschriften.

Sodann sind auch Staatsverträge notwendig, wegen Auslieferung desertierender Mannschaften, wegen Seepolizei u.a.m.

---

2. Cf. E 7110 1973/134/4.

Das Politische Departement hat die Eingabe der schweizer. Reederei A.G. Basel den Herren Prof. W. Burckhardt in Bern und Prof. R. Haab in Basel zugestellt, mit dem Ersuchen, hiezu Stellung zu nehmen. Die beiden Herren kommen in einem Vorbericht zu den gleichen Schlussfolgerungen, wie Herr Prof. Max Huber. Sie wiesen darauf hin, dass das Tragen der Schweizerflagge die Schaffung einer schweizer. Seegesetzgebung, die Lösung einer Reihe schwieriger, rechtlicher Fragen notwendig mache usw. Auch sie erklärten, dass eine Seerechtsordnung nicht von heute auf morgen geschaffen werden kann.

II. Das Departement war sich bei der Aufnahme der vorbereitenden kriegswirtschaftlichen Massnahmen von Anfang an klar darüber, dass getrachtet werden müsse, der Schweiz wenn immer möglich Schiffsraum für die ganze Dauer eines Krieges zu sichern. Schon der Bundesratsbeschluss vom 16. September 1938<sup>3</sup> über Massnahmen zur Sicherstellung der Güterzufuhr aus dem Ausland während eines Krieges sah vor, dass die Gesandten in London und Washington bei den Regierungen Grossbritanniens und den Vereinigten Staaten über die Möglichkeit der Abgabe von Schiffsraum während eines Krieges an die Schweiz Erkundigungen einziehen sollen. Die Regierungen beider Länder antworteten, dass sie nicht in der Lage seien, der Schweiz Schiffe zuzusichern.

Der Betrieb einer Seeschiffahrts-Gesellschaft ist mit ausserordentlich grossen Risiken verbunden, den Anforderungen, die an die Leitung eines solchen Unternehmens gestellt werden müssen, sind nur Personen gewachsen, die über umfassende Erfahrungen auf dem Gebiete des Seetransportwesens verfügen. Die Flotte, die eine schweizer. Seeschiffahrts-Gesellschaft hätte, wäre, auch wenn sie, was unumgänglich sein würde, Transporte nicht nur für die Schweiz, sondern auch für andere Länder ausführt, so gering, dass sie nur einen bescheidenen Teil des von der Schweiz im Kriegsfall benötigten Schiffsraumes ausmachen würde. In Betracht zu ziehen ist ferner, dass, wie oben gezeigt wurde, die Schaffung eines schweizerischen Seerechts geraume Zeit benötigt.

Aus allen diesen Gründen konnte die, von mehreren Seiten angeregte Anschaffung von Schiffen oder die Beteiligung durch den Bund an privaten Seeschiffahrts-Gesellschaften nicht in Frage kommen. Das Departement glaubt, die den Verhältnissen am besten Rechnung tragende Lösung in der Weise suchen zu sollen, dass es mit Reedereien von voraussichtlich neutral bleibenden Ländern Verträge abschliesst, wonach ihm während der Dauer eines Krieges ein bestimmter Schiffsraum zu gewissen Bedingungen zur Verfügung gestellt wird. Die meisten Reedereien verlangten für die Friedenszeit eine Entschädigung mit der Begründung, sie seien in der Verwendung der vermieteten Schiffe eingeschränkt. Aus diesem Grunde und damit uns ein derartiges Abkommen im Kriegsfall den erhofften Nutzen auch wirklich bringt, war es notwendig, von den kriegführenden Parteien und vom Lande, deren Flagge die Schiffe tragen, die Zusicherung zu erhalten, dass die gemieteten Schiffe im Kriegsfall nicht requiriert werden. Hierüber waren lange Verhandlungen erforderlich. Das Departement hat die kriegführenden Parteien gleichzeitig ersucht, sie möchten den Schiffen, die ausschliesslich Güter für die Schweiz führen, die

---

3. Cf. E 1004.1 1/ 377, N° 337 et RO, 1938, vol. 54, p. 484. *Sur la préparation et l'application de cette décision*, cf. E 2001 (D) 2/234.

*Immunität* gewähren und stellte in Aussicht, dass es an den Seitenwänden dieser Schiffe das schweizerische Hoheitszeichen anbringen lassen und deren Abgang jeweilen bekanntgeben werde. Die englische Regierung gab schliesslich, auch im Namen von Frankreich, die Erklärung ab, dass sie auf die Requisition eines Drittels des von der Schweiz benötigten Schiffsraums verzichten werde, unter den Bedingungen, dass die Schiffe neutralen Ländern gehören und dem Feinde in keiner Weise dienstbar gemacht werden. Im weiteren teilte sie mit, dass sie die ausschliesslich mit Schweizerfrachten beladenen Schiffe unbehelligt lassen werde und zwar unbekümmert darum, ob sie die Flagge der Schweiz oder eines anderen neutralen Landes tragen.

Die deutsche Regierung antwortete mit Memorandum vom 26. August 1939<sup>4</sup>:

1. Sie beabsichtige nicht, die von der Schweiz gemieteten Schiffe neutraler Staaten zu requirieren.

2. Im Falle eines Krieges werden neutrale Schiffe, die ausschliesslich Waren für die Schweiz führen, auf hoher See von deutscher Seite grundsätzlich die gleiche Behandlung wie andere neutrale Schiffe erfahren. Die deutschen Seestreitkräfte werden jedoch neutralen Schiffen, die ausschliesslich zur Versorgung der Schweiz mit den für sie notwendigen Waren verwendet werden, jede Rücksicht zuteil werden lassen, die mit der Kriegslage vereinbart werden kann.

Damit war die umstrittene Frage, ob es im Interesse der Landesversorgung im Kriegsfall notwendig sei, Schiffe anzuschaffen, und ein schweizerisches Seerecht zu schaffen, in verneinendem Sinn entschieden.

Voraussetzung ist dabei, dass es gelingt, sich neutralen Schiffsraum zu sichern.

Mit den Regierungen der neutralen Länder gingen die Verhandlungen ebenfalls äusserst schleppend vor sich. Das Departement hat die Anfragen an alle Regierungen gerichtet, die über eine, den eigenen Bedarf übersteigende Handelsflotte verfügen, nämlich an Griechenland, Niederlande, Schweden, Dänemark, Norwegen und Lettland. Eine vollständig befriedigende Antwort erhielt es einzig von den Regierungen von Dänemark u. Norwegen, aber erst in den Monaten Juli und August. Griechenland, das über eine sehr grosse Flotte verfügt, antwortete u.a.: «Wenn Griechenland neutral bleibt, ist es nicht wahrscheinlich, dass die griechischen Schiffe, die gewöhnlich Reisen ausserhalb des Mittelmeeres ausführen, requiriert werden. Allein hierüber kann eine Zusage nicht gegeben werden<sup>5</sup>.» Niederlande und Schweden lehnten es ab, eine bestimmte Zusage anzugeben und von Lettland war, allen Bemühungen unseeres Gesandten in Helsinki zum Trotz, eine endgültige Antwort nicht erhältlich, was deshalb zu bedauern war, weil das Departement im Besitz einer günstigen Offerte einer lettischen Reederei war.

III. Das Departement stand mit der Grossreederei Rethymnis & Kulukundis Ltd. in London schon seit dem Monat Februar 1939 wegen der Abgabe von Schiffen im Kriegsfall in Unterhandlung. Die Bedingungen für den Abschluss eines Vertrages waren auf Grund eines ausgedehnten Schriftwechsels und von

4. Cf. N° 131.

5. Cf. E 2200 Athen 2/8.

mündlichen Besprechungen festgelegt. Das Departement lehnte es aber immer ab, zu der Offerte endgültig Stellung zu nehmen mit der Begründung, dass die Verhandlungen mit den Regierungen betr. den Verzicht auf die Requisition gemieteter Schiffe noch nicht abgeschlossen seien. Der aufgestellte Vertrag wäre nach zwei Jahren erloschen, wenn innert diesem Zeitraum kein Krieg ausgebrochen wäre. Für die Zeit vom Abschluss des Vertrages bis zum Ausbruch eines Krieges, hätte eine Entschädigung von £20 000.—, also über 410 000 Fr. ausgerichtet werden müssen.

Im Monat Juli erhielt das Departement eine weitere Offerte von der norwegischen Reederei Odfjell in Minde bei Bergen<sup>6</sup>. Die Bedingungen dieser Reederei schienen anfänglich annehmbar. Der Chef des Kriegs-Transport-Amtes arbeitete mit einem Vertreter dieser Firma, die die Schiffe gemeinsam mit anderen norwegischen Reedereien zu stellen vorgeschlagen hatte, in Bern den Entwurf zu einem Abkommen aus. Die hierauf von Minde eingegangene Antwort sah dann aber eine wesentliche Verschärfung einer Reihe von Bedingungen vor, ferner wurden darin Begehren gestellt, die nicht annehmbar waren. Es war vorauszusehen, dass die weitem Verhandlungen mit der Firma Odfjell zu keiner Einigung führen werden, und da inzwischen der Krieg ausgebrochen war, wurden die Verhandlungen mit der Firma Rethymnis & Kulukundis Ltd. in London wieder aufgenommen. Diese führten zum Abschluss des in Abschrift vorgelegten Timecharter-Vertrages. Eine Übergangszeit zwischen dem Abschluss des Vertrages bis zum Kriegsausbruch kam nicht mehr in Frage, weshalb eine Entschädigung für diese Zeit dahinfällt. Dank der Verhandlungen, die mit der Reederei Odfjell geführt wurden, ist es gelungen, noch einige Verbesserungen gegenüber dem früheren Entwurf zu erwirken. Zum Vertragsentwurf ist u.a. zu bemerken was folgt:

Die Anfangsmiete von 1 Dollar 80 pro Tonne bzw. 2 Dollar ist sehr günstig. Es wurden dem Kriegs-Transport-Amt vor einigen Tagen Schiffe zu 4 Dollar 50 pro Tonne angeboten. Das für die Festsetzung der Mietansätze vorgesehene Verfahren entspricht den üblichen Usanzen.

Bei Zeitcharter-Verträgen hat der Befrachter, also der Bund, die Kriegsrisikoversicherung zu übernehmen. Um sich vor übersetzten Wertangaben zu schützen, wurde vorgesehen, dass die Schweiz das Kriegsrisiko zu keiner Zeit für mehr als den doppelten Anfangsgwert der Schiffe zu übernehmen habe.

Der eigentliche Betrieb der Schiffe kann nicht von Bern aus geleitet werden. Er wurde zwei Maklerfirmen in London übertragen, denen u.a. überbunden wurde: die Bezahlung der Mietgelder, die Einholung der Lizenzen für Befrachtungen, Bunkerkohlen- und Ölverträge, Prüfung des Journals der Kapitäne, Prüfung und Bezahlung der Rechnungen der Agenturen in den Häfen usw.

Die vorgesehene Kommission von 3% von der Schiffsmiete wird hinreichen für die den Maklerfirmen für ihre Bemühungen zu zahlende Entschädigung und zur Deckung, der der Zentralstelle in Bern (Kriegs-Transport-Amt) für die Regelung der Seetransporte entstehenden Kosten. Die Vertragsbestimmungen wurden s.Zt. von allen beteiligten Stellen u.a. auch von der Finanzverwaltung geprüft, soweit ihnen eine Prüfung überhaupt möglich war.

---

6. Cf. E 7110 1976/16/31.

438

25 OCTOBRE 1939

Gestützt auf diese Darlegungen wird antragsgemäss und mit Zustimmung des Finanz- u. Zolldepartements

*beschlossen:*

Der Bundesrat genehmigt nachträglich den Timecharter-Vertrag mit der Grossreederei Rethymnis & Kulukundis Ltd. in London betr. Lieferung von 15 Schiffen mit einer Tragfähigkeit von höchstens 115 000 Tonnen während der ganzen Dauer des Krieges.