

*La Division des Affaires étrangères du Département politique
aux Légations de Suisse à l'étranger¹*

*Copie
Circulaire BG*

Berne, 26. März 1941

In Ergänzung unserer bisherigen Mitteilungen² beehren wir uns, Ihnen im Nachstehenden über den Stand der Vorarbeiten zur allfälligen Schaffung einer Seeschifffahrt unter Schweizerflagge, zum Ankauf von Seeschiffen durch die Eidgenossenschaft oder durch schweizerische Reedereien und den weiteren Verlauf der Verhandlungen zur Miete oder zum Ankauf von Schiffen zu berichten.

In den nächsten Tagen wird der Bundesrat zur Frage der Einführung der Schweizerflagge Stellung nehmen. Ein von Herrn Professor R. Haab in Basel ausgearbeiteter Entwurf³ zu einem Bundesratsbeschluss über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge liegt bereits vor. Dieser Entwurf regelt in Anlehnung an internationale Übereinkommen und an die Schifffahrtsgesetzgebung anderer Staaten, aber auch unter Berücksichtigung der besonderen schweizerischen Verhältnisse, die rechtlichen Grundlagen für die Einführung der Schweizerflagge zur See und den Betrieb von Schiffen, die diese Flagge führen. Sofern der Bundesrat diesen Entwurf gutheisst, werden Sie die nötige Anzahl Exemplare des Bundesratsbeschlusses und der internationalen Übereinkommen, auf die er sich bezieht, erhalten⁴.

1. *Signée par R. Hohl, cette circulaire est aussi adressée aux Consulats généraux de Suisse à Montréal et Shanghai. Cf. aussi E 2001 (D) 2/246 et DDS, vol. 13, table méthodique: IV.2. Ravitaillement de la Suisse en temps de guerre.*

2. *Cf. le PVCF du 28 février 1941, E 1004.1 1/406.*

3. *Cf. E 2001 (D) 2/224 et E 7800/2/58.*

4. *Le Conseil fédéral adopte le 9 avril 1941 un arrêté déterminant les conditions dans lesquelles le pavillon suisse peut être arboré sur mer. Le soir même, à 23 h. 40, un télégramme est adressé aux Légations de Suisse afin de notifier aux gouvernements étrangers la décision de créer une flotte suisse. Cf. E 1004.1 1/408, E 2001 (D) 2/224 et E 2001 (D) 3/525. Cf. aussi la circulaire complémentaire du 6 mai 1941, E 2001 (D) 3/531. Lors de ses séances du 21 et du 25 avril, du 21 et du 27 mai 1941, le Conseil fédéral autorisera des navires à utiliser le pavillon suisse. Pour un résumé du développement de la flotte suisse, cf. notamment la circulaire du 18 mai 1942, E 2001 (D) 2/247.*

Cf. aussi E 2001 (D) 2/223-225, 233, 238-248; E 2001 (D) 3/525, 527-528, 531, 537-538, 543-546; E 2200 Lissabon/8/26 ss, 36-37, 42-44; E 2200 Lissabon/9/6; E 7800/2/55-59.

Der Bundesrat wird auch zu entscheiden haben, ob durch die Eidgenossenschaft, bezw. durch eine ihrer Stellen, Schiffe angekauft werden sollen oder ob und auf welche geeignetste Weise private Reedereien durch eine finanzielle Beihilfe des Bundes in die Lage versetzt werden sollen, die erforderliche Anzahl Schiffe anzukaufen. Im ersteren Falle stellt sich sodann die Frage, ob der Betrieb der Schiffe, die Eigentum der Eidgenossenschaft sind, durch sie selbst in Regie verwaltet oder ob er an eine oder mehrere schweizerische Reedereien gemeinsam oder einzeln übertragen werden soll.

Nach langen Verhandlungen hat sich Griechenland auch aus Erwägungen der Devisenbeschaffung bereit erklärt, uns zehn der bisher gecharterten Schiffe weiterhin mietweise zu überlassen und uns eventuell auch einige zusätzliche Frachtschiffe zur Verfügung zu stellen. Griechenland wäre damit einverstanden, dass die Schiffe unter Schweizerflagge fahren, macht jedoch zur Bedingung, dass sie im Mittelmeer nicht verkehren und dass nur 20% der griechischen Besatzung durch neutrale ersetzt würden. Unsere Bemühungen gehen dahin, bei einer mietweisen Übernahme der griechischen Schiffe zu erwirken, dass sie aus dem griechischen Schiffsregister gestrichen und in das schweizerische Register eingetragen werden. Zugleich müssen wir daran festhalten, dass die griechische Mannschaft in vollem Umfang durch eine neutrale Besatzung ersetzt würde, wobei in Anwendung eines Zugeständnisses der italienischen Regierung auch die Schiffsleute aus nordischen Staaten (Norwegen, Holland, Dänemark) als neutrale Besatzung betrachtet werden können. Im Hinblick auf die hohen Kosten, die der Umschlag der Waren in portugiesischen oder spanischen Häfen westlich von Gibraltar verursacht, müssen wir auch versuchen, Erleichterungen in der Bedingung der griechischen Regierung betreffend das Nicht-Befahren des Mittelmeers zu erzielen.

Die mietweise Übernahme von griechischen Schiffen birgt die Gefahr in sich, dass das Schicksal der Schiffe unter Schweizerflagge vom künftigen Friedensvertrag abhängig wäre. Dasselbe würde in noch grösserem Masse zutreffen, wenn Schiffe griechischer Nationalität oder Schiffe einer andern kriegführenden Macht unter der Bedingung gekauft würden, dass sie bei Friedensschluss an den Verkäufer zurückzugeben sind. Die Nachteile wären namentlich dann gross, wenn das Land, in dem die Schiffe jetzt eingetragen sind, einen Sonderfrieden abschliessen würde. Es bestehen denn auch ernsthafte Bedenken, Schiffe, die nur mietweise übernommen werden können oder deren Eigentum nur bedingt erworben werden kann, der Schweizerflagge zu unterstellen. Die vorteilhafteste Lösung zur Ermöglichung des Weitergebrauchs der griechischen Schiffe würde zweifellos in einer Verständigung mit der griechischen Regierung über die bedingungslose Abtretung der nötigen Anzahl Schiffe liegen; es besteht aber wenig Aussicht auf einen Erfolg unserer Bestrebungen in dieser Richtung.

Die italienische Regierung hatte sich bereit erklärt, uns italienische, in neutralen Häfen blockierte Schiffe zu verkaufen oder mietweise abzutreten. Wir haben die britische Regierung um ihre Einwilligung zu dieser Transaktion ersucht, jedoch ist unser Begehren abgewiesen worden mit der Begründung, England könne zu einer Abmachung nicht Hand bieten, aus der Italien ein beträchtlicher, finanzieller Vorteil erwachse. – Von Interesse ist ein Vorschlag

unserer Gesandtschaft in London, wonach uns ungefähr gleich grosse Mengen deutschen oder italienischen Schiffsraums in englischen Häfen und englischen Schiffsraums in deutschen oder italienischen Häfen abzutreten wären. Wir werden uns vielleicht veranlasst sehen, auf diesen Vorschlag, der beiden kriegführenden Parteien gleiche finanzielle Vorteile brächte, zurückzukommen.

Die deutsche Regierung hat ihre Einwilligung zur Ausfahrt von verschiedenen Schiffen, die uns durch schwedische Reedereien zur mietweisen Benützung offeriert worden waren, abgelehnt. – Wir warten auch noch auf die deutsche Zusicherung des freien Geleits für die Ausfahrt des der Firma André & Cie in Lausanne gehörenden und im Hafen von Rotterdam liegenden Dampfers «St. Cergue».

Durch die Vermittlung des Herrn Prof. Keller in Madrid verhandelt das Kriegs-Transport-Amt zur Zeit mit der spanischen Regierung über die Charterung von 50 000 t spanischen Schiffsraums, von denen 10 000 t für Atlantikfahrten geeignet sind, wogegen die andern im Pendelverkehr zwischen iberischen und italienischen Häfen verwendet würden. Die Verhandlungen für einen Zeitchartervertrag von 6 bis 12 Monaten sind ziemlich weit fortgeschritten und dürften in nächster Zeit zu einem Abschluss führen.

Das Kriegs-Transport-Amt hat überdies verschiedene Offerten zum Ankauf von neutralen Schiffen, die sich für unsere Seetransporte eignen. Sobald der Bundesrat zur Frage des Ankaufs von Schiffen und in diesem Zusammenhang zur Einführung der Schweizerflagge Stellung genommen haben wird, können Kaufverträge über etliche Schiffe abgeschlossen werden, wobei, je nach dem Entscheid des Bundesrats in der Flaggenfrage, auch noch die Möglichkeit besteht, die gekauften Schiffe der Panamaflagge zu unterstellen. Um bei letzterer Lösung der Beschlagnahme des Schiffsraums auch im äussersten Fall des Eintritts des Flaggenstaats in den Krieg vorzubeugen, müssten sowohl von diesem Staat als von den kriegführenden und andern interessierten Mächten hinreichende Zusicherungen eingeholt werden.

Über die weitere Entwicklung dieser Angelegenheit werden wir Sie auf dem Laufenden halten.