

Bern, den 26. März 1941.

C.22.41.11.10.12.- BG. ✓

Herr Minister,

In Ergänzung unserer bisherigen Mitteilungen 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 Entwurf zu einem Bundesratsbeschluss über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge liegt bereits vor. Dieser Entwurf regelt in Anlehnung an internationale Uebereinkommen 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 Uebereinkommen, auf die er sich bezieht, erhalten.

Der Bundesrat wird auch zu entscheiden haben, ob durch die Eidgenossenschaft, bzw. 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 ersten 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 Schwei-

An die Schweizerische Gesandtschaft,

(siehe Beilage)

zerflagge 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 Uebernahme 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 Uebernahme von griechischen Schiffen birgt die Gefahr in sich, dass das Schicksal der Schiffe unter Schweizerflagge vom künftigen Friedensvertrag abhängig wäre. Dasselbe würde in noch grösserer 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 Griechenschiffe 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.

- 3 -

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 Panamafolge 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.

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

Der Chef

der Abteilung für Auswärtiges

i.A.

(gez) Hohl

C.22.41.11.10.12.- BG.

Das beiliegende Schreiben wurde gesandt an:

Schweizerische Gesandtschaft,	Lissabon,	
"	"	Helsinki,
"	"	Tokio (via Sibirien)
"	"	Rio de Janeiro, Fl.* via N.Y.
"	"	Buenos Aires Fl. " "
"	"	Madrid
"	"	Washington Fl.
"	"	Belgrad
"	"	Ankara
"	"	Bukarest
"	"	Budapest
"	"	Stockholm
"	"	Rom
"	"	Berlin
"	"	Vichy
"	"	London
"	"	Kairo Fl. via Istanbul
"	"	Teheran Fl. " "
"	"	Caracas Fl. via N.Y.
"	"	Bogota Fl. via N.Y.
"	"	Athen
"	"	Sofia
"	"	Dublin
"	"	Paris

Schweizerisches Generalkonsulat,	Montreal	Fl.via N.Y.
"	Shanghai	Fl.via Istanbul

26.III.1941.

*Fl. = Flugpost.