

2589

Freitag, 19. November 1948.

Verzicht der Schweizerischen
Reederei AG in Basel auf das
Flaggenrecht für SS CRISTALLINA.

Politisches Departement. Antrag vom 6. Oktober 1948.

Volkswirtschaftsdepartement. Mitbericht vom 12. Oktober
1948.

Finanz- und Zolldepartement. Mitbericht vom 19. Oktober
1948.

Das Politische Departement teilt folgendes mit:

"Auf Grund eines Beschlusses des Bundesrates vom 28. Januar 1947 wurde der Schweizerischen Reederei A.G. in Basel das Recht zur Führung der Schweizerflagge auf dem Seeschiff CRISTALLINA verliehen. Der Dampfer war vom Bund, der ihn unter dem Namen EIGER bereedert hatte, verkauft worden.

Nun stellt die Gesellschaft, nachdem sie ihr Anliegen vorerst in einer von Herrn Bundesrat Rubattel präsierten Sitzung mündlich vorgebracht hatte, mit dem vorgelegten Schreiben vom 16. September das Gesuch, der Bundesrat möge zwecks Veräusserung des Schiffes ins Ausland dem Verzicht auf die Führung der Schweizerflagge auf SS CRISTALLINA gemäss Art. 9 des Bundesratsbeschlusses vom 9.4.1941 über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge zustimmen. Sie berührt ferner erstmals die Frage einer Verweigerung der bundesrätlichen Zustimmung. Der Bund hätte als Garantie zur Beschränkung des Betriebsverlustes das Schiff während des nächsten Jahres zu einer Fracht von $\text{Fr. } 3.60$ pro Tonne Tragkraft und pro Monat zu chartern. Dieser Satz würde der Schweizerischen Reederei AG nach ihrer Meinung gestatten, die reinen Betriebskosten sowie den Aufwand für die Kapitalverzinsung zu decken und ausserdem das Schiff nach Ablauf des Jahres um einen Betrag von Fr. 400'000.- zu amortisieren.

Zu einer solchen Garantie hat sich die eidg. Getreideverwaltung mit Brief vom 24. September 1948 in ablehnendem Sinne geäussert. Verglichen mit den gegenwärtigen Frachtsätzen am offenen Markt müssten ihrer Meinung nach dadurch mindestens 1 1/2 Millionen Schweizerfranken zusätzlich aufgewendet werden. Es scheint ihr, dass sich eine solche Last nicht rechtfertige und dass "das Schicksal der Schweiz" in einem neuen Krieg "von einem Dampfer mehr oder weniger" kaum entscheidend beeinflusst werde.

Das Kriegs-Transport-Amt erachtet, wie es in dem Brief vom 1. Oktober 1948 ausführt, eine finanzielle Aufwendung seitens des Bundes, nur um das Schiff der Schweiz zu erhalten, als nicht lohnend. Es befürchtet, dass eine derartige Unterstützung von der Oeffentlichkeit nicht verstanden und auch zu Berufungen seitens anderer Reeder führen würde.

- 2 -

Die Frage, ob sich finanzielle Lasten in dem von der Schweizerischen Reederei AG vorgeschlagenen Umfange zur Erhaltung der CRISTALLINA für die Landesversorgung lohnen, dürfte durch die Stellungnahmen der Getreideverwaltung und des Kriegs-Transport-Amtes bereits stark präjudiziert sein. In diesem Zusammenhang ist der nachfolgende Bestand der zur Zeit unter Schweizerflagge fahrenden Seeschiffe interessant:

<u>Name</u>	<u>Typ</u>	<u>Tragkraft</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Eigentümer</u>
		to		
St.Gotthard	Frachter	8339	1911	Nautilus SA Lugano
Chasseral	do	4064	1897	do
Saentis	do	6690	1915	do
St.Cergue	do	7600	1937	Suisse Atlantique SA Lausanne
Général Guisan	do	9100	1948	do
Laupen	do	750	1948	Keller Line Ltd. Basel
		<u>36543</u>		
Certenago	Tanker	9000	1920	Nautilus SA Lugano
San Moritz	do	9000	1920	Galea SA Lugano
Léman	Weintanker	404	1947	Marivins SA Genf
angemeldet:				
Ascona	Frachter	2400	1907	Cargo SA Basel
General Wille	do	ca. 900	im Bau	Gebr. Ritter Basel
Ville de Genève	do	1700	1915	Société auxiliaire de transports Genf.

Verglichen mit diesen Schiffen gehört die 1929 gebaute CRISTALLINA mit 8139 Tonnen Tragkraft zu den qualifizierten Einheiten.

Neben den erwähnten, unter Schweizerflagge fahrenden Seeschiffen wird sich unsere Landesversorgung im Kriegsfall auch noch auf 10 unter griechischer Flagge fahrende, erstklassige Einheiten stützen können, für die sich das Volkswirtschaftsdepartement bis Ende 1949 die Option gesichert hat. Sollte Griechenland indessen in einen künftigen Krieg verwickelt werden, so würden der Benützung griechischer Schiffe durch die Schweiz erhebliche Schwierigkeiten erwachsen.

Eine Möglichkeit, die CRISTALLINA unter weniger hohen Kosten für die Landesversorgung zu sichern, sieht das Seeschiffahrtsamt der Eidgenossenschaft in Basel in folgender Lösung:

- Die Getreidecharterungen wären der Getreideverwaltung bzw. dem Kriegs-Transport-Amt zu übertragen.
- Mit dem nautisch-technischen Betrieb des Schiffes wäre das Kriegs-Transport-Amt zu betrauen.
- Dem Schiffseigentümer wäre lediglich eine Kapitalverzinsung zu gewähren, und zwar nur auf den heutigen Wert des Schiffes:

Ankaufswert	Fr. 2'000'000.-
abzüglich Amortisation 18. Monate	" 600'000.-
heutiger Wert	<u>Fr. 1'400'000.-</u>
	=====

- 3 -

- d) Dafür könnte mit dem Schiffseigentümer die Vereinbarung getroffen werden, dass der Bund für die Differenz zwischen dem heutigen Wert und dem später zu erzielenden Verkaufspreis aufkäme - ein Mehrerlös jedoch in die Bundeskasse falle.
- e) Dem Bund müsste das Recht eingeräumt werden, das Schiff ebenfalls zum Verkauf auszuschreiben.

Interessant ist an diesem Vorschlag insbesondere die Anregung d), die auch losgelöst von den übrigen Punkten berücksichtigt werden könnte. Sie bezweckt, die large gewählte Amortisation von 20 % durch Uebernahme des Risikos durch den Bund auszuschalten und letzteren dafür auch davon profitieren zu lassen, wenn der Wert des Schiffes zufolge der politischen Verhältnisse wieder steigen sollte.

Das Kriegs-Transport-Amt kann dem Vorschlag des Seeschiff-fahrtsamtes indessen nicht zustimmen.

Diese Ueberlegungen zeigen, dass der Bund kaum in der Lage ist, der Schweizerischen Reederei AG bei Verweigerung der Zustimmung zum Verzicht auf das Flaggenrecht eine tragbare Lösung vorzuschlagen. Bevor jedoch einem Flaggenwechsel des relativ qualifizierten Schiffes zugestimmt wird, sollte abgeklärt sein, ob sich keine andere schweizerische Schifffahrtsgesellschaft um das Fahrzeug bewirbt. Es darf in diesem Zusammenhang daran erinnert werden, dass sich die Nautilus SA in Lugano im Frühjahr 1947 anlässlich des Verkaufes der vier Bundesschiffe auch für die CRISTALLINA sehr interessiert hatte, worüber der bereits zitierte Brief des Kriegs-Transport-Amtes nähere Angaben enthält und in welchem u.a. folgendes ausgeführt wird:

"Soviel uns bekannt ist, hat die Bewirtschaftung der 3 Schiffe SAENTIS, ST.GOTTHARD und CHASSERAL durch die Nautilus AG bis heute zu keinen Klagen Anlass gegeben, und es fällt auf, dass unser bestes Schiff EIGER von der Schweiz. Reederei AG, die überdies auch noch die SAENTIS kaufen wollte, nach knapp 15 Monaten nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden kann. Es ist zu bedauern, dass dieses Schiff im gegenwärtigen Zeitpunkt aus dem schweizerischen Schiffspark ausscheiden soll, wir fragen uns aber, ob nicht versucht werden sollte, das Schiff auch in der Schweiz auszuschreiben, um andern schweizerischen Reedern die Möglichkeit zu geben, sich in den Wettbewerb zum Kauf einzuschalten."

Dieser Anregung dürfte ohne Bedenken Folge gegeben werden können.

Das Politische Departement beehrt sich deshalb, zu beantragen:

1. Dem Verzicht der Schweizerischen Reederei AG in Basel auf die Führung der Schweizerflagge auf dem Seeschiff CRISTALLINA sei unter der Bedingung zuzustimmen, dass der Gesellschaft nach Ausschreibung des Schiffes in der Schweiz binnen 14 Tagen keine annähernd gleichwertige Offerte von einem Käufer zugegangen ist, der in der Lage ist, die CRISTALLINA weiterhin unter Schweizerflagge fahren zu lassen.

- 4 -

2. Nach Ausschreibung des Schiffes in landesüblicher Weise resp. nach Ablauf der 14-tägigen Frist hat die Schweizerische Reederei AG das Politische Departement vom Resultat zu verständigen, worauf dieses Departement die Wirksamkeit oder den Hinfall der bundesrätlichen Zustimmung feststellt."

Das Volkswirtschaftsdepartement stimmt dem Bericht und Antrag des Politischen Departementes zu.

Auf Grund von mündlichen Ausführungen des Vorstehers des Politischen Departementes wird

b e s c h l o s s e n :

Dem Verzicht der Schweizerischen Reederei AG in Basel auf die Führung der Schweizerflagge auf dem Seeschiff CRISTALLINA wird gemäss Art. 9 des BRB vom 9. April 1941 über die Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge zugestimmt. Die Streichung des Dampfers im Register der Schiffe wird gemäss Abs. 2 des gleichen Artikels angeordnet, wobei das Datum derselben vom eidg. Schiffsregisteramt nach Rücksprache mit der Reederei genauer festzusetzen ist.

Protokollauszug an das Politische Departement zur Verständigung des Gesuchstellers (5 Expl. mit den Beilagen), an das Volkswirtschaftsdepartement (Handelsabteilung, Getreideverwaltung, Kriegs-Transport-Amt, Generalsekretariat), an das Justiz- und Polizeidepartement, an das Finanz- und Zolldepartement, an das Seeschiffahrtsamt der Eidgenossenschaft in Basel, an das Schiffsregisteramt Basel.

Für getreuen Auszug,
Der Protokollführer:

Ch. Oser