Die Schweizerische Hochseeschifffahrt : Raison d'être und Zukunftsperspektiven

Autor(en): **Hulliger, Jean A. / Bisaz, Andri**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Berner Geographische Mitteilungen : Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Bern und Jahresbericht des Geographischen Institutes der Universität Bern**

Band (Jahr): **- (1998-1999)**

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-322490

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

zeigen lässt. Wie in anderen Florenbereichen sind auch an der Nordseeküste fremdländische Arten eingeführt worden, dessen bekanntester Vertreter das englische Schlickgras *(Spartina townsendii)* ist. Ursprünglich zwecks Landgewinnung und Bodenfestigung gepflanzt, erwies es sich dazu letztlich als ungeeignet, da es in Bulten wächst sowie Queller und Andelgras konkurrenziert. Bei Flut und Ebbe verursacht die Strömung zwischen den Bulten Auskolkungen, die in reinen Andelgrasbeständen kaum vorkommen.

Die Morphologische und pflanzensoziologische Dynamik von Küstengebieten wurde am Beispiel von Strandwiesen und Stranddünen diskutiert (Schwingelgras, Strandroggen) sowie am Beispiel der bottnischen Küste, die sich pro Jahrhundert um einen Meter hebt. Da die Verdunstung im Sommer den Niederschlag betragsmässig übertrifft, folgen hinter dem Schilfgürtel erneut Senken, die wegen der hohen Chloridkonzentrationen nur von Halophyten besiedelt werden können.

Sanddünen mit Strandroggen wurden anhand von Beispielen in der kanadischen Arktis gezeigt und auch auf schwarzem Vulkansand von Island. Strandhafer *(Ammophilia arnaria)* kann Rhizome bis 15 Meter tief vortreiben, um so im trockenen Dünensand ausreichend Feuchte zu erschliessen. Ohne Strandhafer gäbe es keine strukturierten Dünen. Im Hinterland der Dünen wächst Sanddorn *(Hippophaë rhamnoides)*, der jeweils nach rund 20 Jahren aus Kalkmangel wieder verschwindet.

Eine andere ökologische Nische erschliessen sich Pflanzen, die auf organischen Resten des Spülsaums leben, wie beispielsweise der Meersenf *(Cakile maritima)*. Es sind meist einjährige Pflanzen. Regen wäscht das Chlorid in der Biomasse der Spülsäume bald einmal aus, so dass ein ausgesüsstes und zudem sehr stickstoffreiches Substrat zur Besiedlung zur Verfügung steht.

Die tropische Küstenvegetation wurde in Form einer Tour d'Horizon gestreift und anhand von Mangrovenwäldern in Senegal, auf Okinawa und der nördlichen Hälfte der neuseeländischen Nordinsel besprochen. Japan bietet vegetationsgeographisch hochinteressante Profile, die von arktischen Verhältnissen in Nord-Hokkaido (Eisschurf an der Küste) bis zu den Ryukyu Inseln (Okinawa) an die Nordgrenze der Tropen reichen.

Neuseeland seinerseits bildet ein eigenes Florenreich. Binsen und Kräuter prägen die Küstenvegetation. Gräser kommen kaum vor. Die autochthone Küstenvegetation wurde stellenweise durch eingeschleppte Arten stark verändert. Hinzu kommt, dass hohe Niederschlagsmengen im Küstenbereich einen erheblichen Süsswassereintrag zur Folge haben, was zu einer ausgeprägten Brackwasserflora führt.

Dietbert Thannheiser gewährte mit seinem verständlichen Lichtbildvortrag einen faszinierenden Einblick in die Pflanzenwelt zwischen Wasser und Festland. Arktis und Tropen markieren zwar im Titel eine floristische Spanne, die sich über 80 Breitengrade erstreckt. Das Schwergewicht der diskutierten Beispiele bezog sich jedoch auf die gemässigten Breiten.

Ralph Rickli

Literaturhinweise

- Dolder Willi und Ursula, 1985: *Nordseeküste und Wattenmeer*. Silva Verlag Zürich, 144.
- Ovenden, Denys und John Barrett, 1986: *Natur and Strand und Küste*. Kosmos Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, 128. ISBN 3-440-05619-8
- Soothill Eric and Michael J. Thomas, 1987: *The Natural History of Britain's Coasts*. Blandford Press, London, 256. ISBN 0-7137-1325-9
- Wilmanns, Otti, 1984: *Ökologische Pflanzensoziologie*. 3. Auflage. UTB für Wissenschaft Uni Taschenbücher No. 269, Quelle & Meyer, Heidelberg, 372. ISBN 3-494-02027-2.

Die Schweizerische Hochseeschifffahrt – Raison d'être und Zukunftsperspektiven

Jean A. Hulliger, Direktor des Schweizerischen Seeschifffahrtsamtes, 19. Januar 1999

Diesem im allgemeinen wenig bekannten Thema widmete sich als sehr kompetenter Referent Herr Jean Hulliger, Direktor des Schweizerischen Seeschifffahrtsamtes. Seine Ausführungen berührten vor allem folgende Bereiche:

Historisch gesehen geht die Schaffung einer eigenen Schweizerischen Hochseeflotte auf die Konflikte des 2. Weltkrieges zurück. Erste Bestrebungen, Handelsschiffe unter Schweizer Flagge auf Hoher See fahren zu lassen, reichen in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts zurück.

Die versorgungswirtschaftliche Notsituation der Schweiz zwang unser Land, Schiffe unter eigener Flagge auf dem Meer einzusetzen. Ein auf Kriegsnotrecht beruhender Bundesbeschluss vom 9. April 1941 über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge war die erste gesetzliche Grundlage. Dieses Notrecht wurde im Jahre 1953 durch die Schaffung eines eigenen Seeschifffahrtsgesetzes abgelöst.

Da die Probleme der Seeschifffahrt – namentlich für ein klassisches Binnenland wie die Schweiz – in hohem Masse völkerrechtliche und aussenpolitische Beziehungen betreffen, obliegt die unmittelbare Aufsicht dem Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA), dass sie durch das Schweizerische Seeschifffahrtsamt (SSA) mit Sitz in Basel ausüben lässt. Die Seeschifffahrt ist – namentlich für die Binnen-

länder – ein Verkehrsträger sui generis, der einer besonderen Behandlung bedarf und nicht mit Strasse, Schiene und Luftverkehr gleichgesetzt und verglichen werden kann. See und Rhein sind denn auch die unbestrittenen klassischen Domänen Schweizerischer Aussenverkehrspolitik.

Während langer Zeit war zweifelhaft, ob einem Binnenstaat ohne direkten Zugang zum Meer überhaupt das Recht auf eine eigene Flagge eingeräumt werden kann. Die entsprechende Erklärung der Verkehrskonferenz des Völkerbundes in Barcelona von 1921 brachte hier die notwendige Klärung: Die Flaggen der Seeschiffe der Binnenstaaten werden anerkannt, sofern diese Schiffe an einem einzigen bestimmten Ort, der als Registerhafen gilt (im Falle der Schweiz: Basel), eingetragen sind. Das Recht der Binnenstaaten zur Ausübung der Seefahrt unter eigener Flagge wurde durch das Übereinkommen von 1958 über die Hohe See und die UN-Konvention von 1982 bestätigt.

Die ursprüngliche "Raison d'être" der Schweizer Flotte als Instrument der wirtschaftlichen Landesversorgung hat sich in den letzten Jahren erheblich ausgeweitet: namentlich in der Westschweiz hat sich eine Reihe international tätiger und führender Schiffsmanagement-Gesellschaften niedergelassen (Management von insgesamt ca. 700 - 800 Schiffen); eine eigene Flotte bildet somit auch den Kern eines aufstrebenden Dienstleistungsbereiches in der Schweiz. Die Schweiz verfügt weltweit über die grösste Flotte der Binnenstaaten. Zur Zeit fahren 21 Schiffe unter Schweizer Flagge mit rund 800 000 dwt (i.e. Tonnen Tragfähigkeit). Die Flotte setzt sich namentlich aus Massengutfrachtern und Chemikalien-Tankern zusammen; zur Zeit verfügt die Schweiz über keine Öl-Tanker und Passagierschiffe. Die Schiffe stehen im Eigentum von 5 Reedereien, die sich im Unterschied zu ihren ausländischen Konkurrenten ohne öffentliche Subsidien am Weltmarkt behaupten müssen. Um die Schweizer Flagge für Reeder dennoch attraktiv zu gestalten bietet der Bund seit den 50er Jahren durch die Gewährung von Bürgschaften einen Anreiz bei der Finanzierung von Schiffen, ohne jedoch dadurch sein Budget belasten zu müssen.

Sorgen bereitet der Umstand, dass der Anteil der Schweizer Bürger (mit einem Maximum von ca. 200 Schiffsleuten), die auf Schweizer Schiffen zur See fahren, namentlich seit der Einstellung der Finanzhilfen im Jahre 1994 stark gesunken ist. Es ist zu hoffen, dass es gelingen wird, wieder vermehrt Schweizer für eine maritime Laufbahn zu gewinnen.

Die Zukunftsperspektiven für die Schweizer Flotte sind gut. Die Schweizer Reeder garantieren ein professionelles Management. Die Schweizerische Seeschifffahrtspolitik muss im Wesentlichen darauf ausgerichtet sein, gute Rahmenbedingungen (Finanzierung, Kommunikation, soziale und wirtschaftliche Stabilität etc.) zu erhalten, resp. zu schaffen.

Zum guten internationalen Ruf des Pavillon Suisse tragen namentlich die hohen Sicherheitsnormen der Schiffe unter Schweizer Flagge (mit regelmässigen Kontrollen, z.B. durch Lloyds), sowie die konstruktive Mitwirkung der Schweiz in den internationalen Gremien (Internationale Seeschifffahrtsorganisation IMO, internationales Seerechtsinstitut, OECD, UNCTAD, WTO), die die schifffahrtspolitischen Weichen stellen.

Die Schweiz als Binnenstaat, der über die grösste Flotte der Nicht-Küstenstaaten verfügt, versucht nach besten Kräften, im maritimen Konzept der Schifffahrtsnationen nicht bloss "mitzuschwimmen" als quasi binnenstaatlicher "Trittbrettfahrer", sondern nüchtern, pragmatisch und mit der notwendigen wirtschaftlich-strategischen Gesamtschau an der Erhaltung und Stärkung unserer nationalen Flotte mitzuwirken. Auch oder gerade ein maritimer Kleinstaat und Binnenstaat ist gut beraten, fernab von modischen Selbstzweifeln und larmoyant – masochistischer Nabelschau – das zu tun, was guter seemännischer Tradition entspricht: "Flagge zeigen!"

Eine kurze Diskussion mit den Zuhörern gab Gelegenheit, einige Punkte zu vertiefen, insbesondere bezüglich der weiterhin grossen Bedeutung der Schweizer Flotte in Krisensituationen und zwar nicht nur für die Schweiz, sondern auch für Bedürfnisse anderer Länder (z.B. Wassertransporte für die USA während des Golfkrieges); der Zusammensetzung des Personals, das zu einem grossen Teil aus Kroaten, Bosniern und Jugoslawen besteht; der Ausbildung der Seeleute und vor allem der Offiziere; der positiven Wirksamkeit unserer Flotte in den Verhandlungen mit der EU; der Tragweite von Schutzhafenabkommen, die mit Frankreich und den Kapverden abgeschlossen wurden sowie der wachsenden Bedeutung der "Plaisanciers": im Jachtregister, das seit l97l geführt wird, wo ca. 1'600 Jachten von Schweizer Bürgern eingetragen sind!

Der interessante Abend brachte den Zuhörern ein Thema näher, das üblicherweise in der Schweiz nicht grosse Aufmerksamkeit findet. Der Referent formulierte dies folgendermassen: die Reeder machen nicht viel PR; sie wollen in Ruhe gelassen werden und ihren Geschäften nachgehen.

Andri Bisaz