

**Zeitschrift:** Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero  
**Herausgeber:** Organización de los Suizos en el extranjero  
**Band:** 26 (1999)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Entrevista con Jean Hulliger, director de la Oficina Suiza de Transporte Marítimo : buques mercantes suizos atraviesan los mares  
**Autor:** Hulliger, Jean / Baumann, Alice  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-909047>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 03.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**Los 17 buques de alta mar que navegan bajo la bandera suiza tienen una capacidad aproximada de 800 000 toneladas. (Foto: pad)**

lea, que contaba con una flota de barcos que navegaban sobre el río Rin y que tenía participaciones en 2 buques de motor holandeses, el «Albula» y el «Bernina» (c/u con 413 dwt). A principios de 1940, la Schweizerische Reederei AG junto con el Verband Schweizerischer Gaswerke adquirió otros 2 buques de carga registrados en Panamá, el «Maloja» (construido en 1906, de 2650 dwt) y el «Calanda» (1913, 7400 dwt).

Cuando Italia ingresó a la guerra y Francia sucumbió, los Aliados bloquearon todo el tráfico marítimo tan importante para nuestro país. 21 buques cargados con mercancías para Suiza estuvieron estancados en el puerto de Funchal, Madeira y en otros puertos durante más de medio año. Los ingleses embargaron a 5 de los buques griegos pero permitieron que los demás barcos transitaran en el mar Atlántico. Italia, después de haber atacado a Grecia a fines de octubre de 1940, exigió que las naves que Suiza había alquilado debían operar bajo su bandera neutral. Esto hizo que los consejeros federales tuvieran que actuar y el 9 de abril de 1941, entró en vigor «el decreto sobre la navegación marítima bajo bandera suiza».

### En medio de la guerra

No faltaron bajas a causa de la guerra. El buque griego «Mount Lycabettus» que la KTA había alquilado, sucumbió por un torpedo el 17 de marzo de 1942 en el mar Atlántico; toda la tripulación (30 personas) falleció en el siniestro. El «Maloja» fue hundido el 7 de septiembre de 1943 ante la isla de Córcega, lo que le costó la vida a 3 marineros. Hasta ese momento el «Maloja» había navegado entre Lisboa y los puertos del mar Mediterráneo Génova y Savona transportando más de 40.000 toneladas de carga para Suiza. El 22 de abril de 1944, aviones ingleses bombardearon al «Chasseral». Cuando los alemanes hicieron explotar el puerto de Marsella en noviembre del mismo año, el «Albula» sufrió tantos daños que se hundió. El «Generoso» se encontró con una mina y su capitán ruso falleció.

El «St-Cergue» tuvo más suerte. Navegó por encargo de la KTA durante toda la guerra; el 15 de abril de 1942 encontró a 10 naufragos del buque-tanque noruego «Koll». El 27 de junio de 1942,

pudo salvarle la vida a 209 sobrevivientes del buque holandés «Jagersfontein» y el 25 de marzo de 1943, a 22 marineros del buque sueco «Industria».

A finales de la guerra, la flota contaba con 9 buques bastante viejos y lentos, de tal modo que hubo que analizar si valía la pena seguir con la flota mercante bajo la propia bandera o no. La encuesta que se llevó a cabo no dejó duda de que en vista de las consideraciones económicas, sí valía la pena. El 23 de septiembre de 1953, los Consejos Federales aceptaron el decreto sobre «la navegación marítima bajo bandera suiza». ■

Entrevista con Jean Hulliger, director de la Oficina Suiza de Transporte Marítimo

## Buques mercantes suizos atraviesan los mares

**Muy poca gente sabe que nuestro país tiene una flota mercante. ¿Guarda Ud. un secreto?**

Lo que pasa es que nuestra vista está limitada por las montañas... Pero en serio, en los círculos marítimos es bien conocido que en Basilea y en Suiza Francesa hay 6 importantes compañías navieras suizas, cuyos casi 2 docenas de buques transportan un total de 800.000 toneladas (800.000 dwt). En los mismos sitios hay agencias marítimas internacionales que tienen bajo su cargo buques que viajan bajo distintas banderas. Para que un buque navegue bajo la bandera suiza se necesita que su dueño sea suizo.

**¿Tiene sentido que Suiza tenga una flota?**

### Jean Hulliger



*es director de la Oficina Suiza de Transporte Marítimo, que funciona bajo el patrocinio del Departamento Federal de Asuntos Exteriores (DFAE). Como el río Rin es el cordón umbilical que conecta a Suiza con el mar, la Oficina tiene su sede en Basilea.*

### «Panorama Suizo» en alta mar

*Entre los lectores de «Panorama Suizo» también hay marineros. Según Urs Haenggi, adjunto diplomático de la Oficina Suiza de Navegación en Basilea, en el momento hay 80 marineros suizos que reciben la revista. Sus ejemplares se le envían a las 5 empresas marítimas suizas más importantes, que se encargan de enviar por mensajero el último número a los puertos donde los marineros suizos tirarán el ancla. LS*

Ya no sólo es importante para abastecer al país con lo más necesario. Actualmente, nuestro país vale como uno de los más seguros para las agencias marítimas internacionales. En resumen, no sólo somos empresarios sino que ofrecemos servicios. Nuestras actividades son importantes tanto en tiempos de guerra como en tiempos de paz.

**¿De tal modo que la flota mercante suiza hoy es importante desde el punto de vista económico?**

Sí, porque los servicios que le ofrecemos a las empresas navieras nacionales e internacionales incluyen leyes, financiamiento (anteriormente el gobierno ofrecía préstamos, actualmente presta las garantías para los bancos) y telecomunicaciones. Además, las relaciones entre los sindicatos y las empresas navieras son ideales. Según entiendo, jamás ha habido un motín en un buque suizo a pesar de que la paga es bastante baja.

**¿Cuánto nos cuesta la flota mercante?**

Ni un centavo. Las empresas navieras son independientes y no reciben subvenciones públicas. Cuentan con condiciones excelentes porque nuestras leyes son muy liberales. Esto es lo que distingue a nuestra flota de casi todas las flotas del mundo.

### ¿Qué mercancías se transportan bajo la bandera suiza?

Todas a salvo de petróleo y armas. Tenemos buques-tanque llenos de vino o agentes químicos y containers llenos de bananos o trigo. Es factible que permitamos petroleros suizos siempre y cuando cumplan con las más estrictas normas. Básicamente se puede transportar en buque todo a salvo de los artículos que se consumen frescos, tales como lo son los diarios, los medicamentos y las flores. Durante la Guerra del Golfo, les preguntaron a las empresas navieras suizas si (dado el caso) podrían abastecer a las bases estadounidenses con agua potable.

### ¿Dónde se desembarcan las cargas?

En todo el mundo. Los buques suizos no tienen líneas fijas, sino que emplean los puertos de acuerdo a los encargos.

### ¿También llevan pasajeros?

Algunos pocos. En los buques grandes hay cupo para 12 pasajeros. Realmente, suiza no tiene cruceros propiamente dichos.

### ¿Por qué pertenece su Oficina al DFAE?

Para un país clásicamente interior, como lo es Suiza, la navegación marítima internacional es un medio de transporte que no puede ponerse al mismo nivel

que el de tierra (carreteras y vías férreas) y aire. Nuestras representaciones diplomáticas y consulares sirven de extensión de la Oficina de Transporte Marítimo, se interesan por controlar los buques suizos y sus tripulaciones. Nuestra Oficina también se encarga del derecho internacional y de la seguridad, por lo que se justifica su integración al DFAE.

### Nuestra flota mercante goza de gran renombre. ¿Será que somos mejores y no más baratos?

No digo que somos los mejores. Pero es un hecho que las compañías navieras suizas entienden su negocio. Muchos de los gerentes fueron capitanes antes de ascender. Y, finalmente, Suiza es un país típico de servicios y prestaciones.

### La lucha por encargos es tremenda. ¿Cómo ve Ud. la situación?

Hay demasiados buques y demasiado poca carga. Ciertos países mantienen una flota mercante por puro prestigio. Las subvenciones considerables enturbian la competencia. Suiza lucha para que dichas subvenciones disminuyan. Pero vale recalcar que la competencia ha logrado establecerse.

### ¿Por qué logra nuestra flota mantenerse a flote?

Porque sigue contando con la confianza. Conozco a empresas norteamericanas que transportan sus productos exclusivamente en buques suizos.

### ¿Reemplazará el avión al buque como medio de transporte?

Jamás. El espacio aéreo ya está repleto. Además, dos tercios del globo son agua. Gran parte de lo que importamos y exportamos se transporta sobre los mares. El 90% de todas las mercancías llegan a su destino por vía marítima. Ahora que el ensanchamiento de las carreteras y el ferrocarril está llegando a su límite, el transporte fluvial sobre el río Rin vuelve a ganar importancia. Creo que es mejor no comparar los diferentes medios de transporte entre sí, sino considerarlos complementarios.

### ¿De dónde son las personas que trabajan en los buques?

Son sobre todo personas de Croacia y Filipinas. Tienen fama de ser los mejores marineros del mundo. Obviamente tienen gran aptitud para este trabajo. Menos del 10% son suizos.

### ¿Cuáles son los requisitos para trabajar en un buque suizo?

Los suizos que quieren ser capitanes tienen que estudiar en una escuela naval de Gran Bretaña, Alemania o Italia. Los ingenieros mecánicos pueden estudiar ingeniería marítima en el extranjero. Y los futuros marineros aprenden a serlo en el buque mismo después de que hayan terminado otro aprendizaje.

### ¿También admiten a mujeres?

Claro que las mujeres pueden hacer una carrera marítima. Basta recordar que hay capitanes de avión femeninos. No obstante, hasta el momento sólo sé de una mujer que fue oficial en un buque suizo.

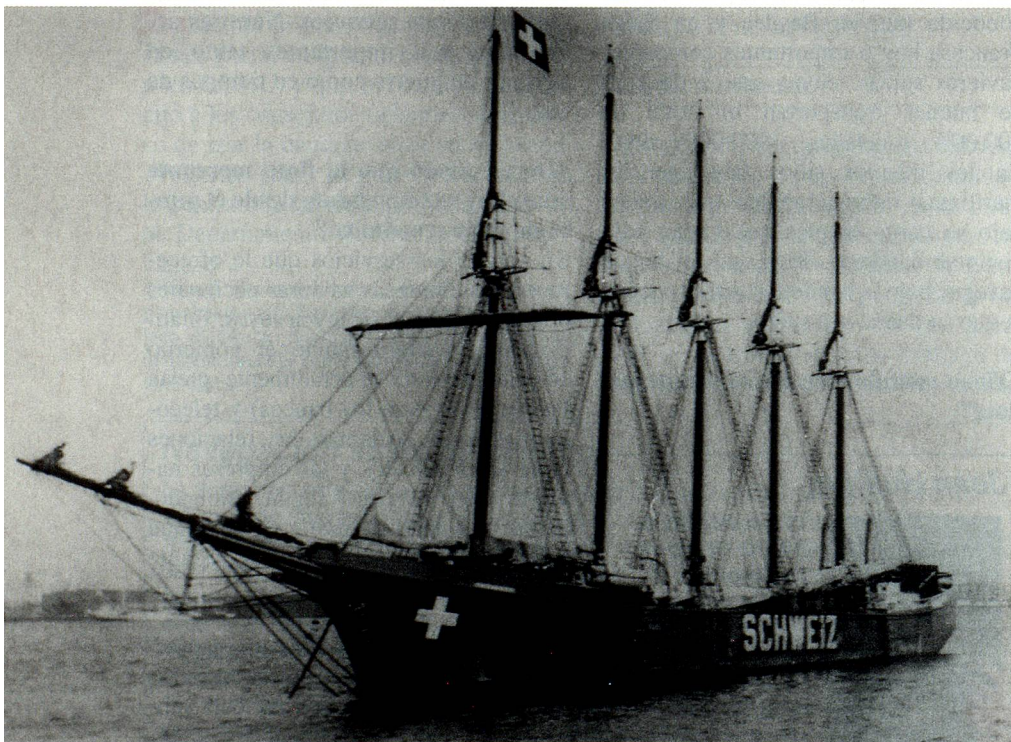
### Siempre leemos en la prensa sobre la piratería en el sur oeste de Asia. ¿Es esto un peligro para los buques suizos?

La piratería ha disminuido, pero las armas son más brutales. En pocos casos han asesinado a tripulaciones enteras. Gracias a Dios, hasta el momento los buques suizos se han salvado.

### ¿Navegarán por alta mar los buques suizos en el próximo milenio?

¡Con seguridad! Si lo pone en duda, podría preguntar también si Suiza existirá en ese entonces.

Entrevistó: Alice Baumann



Durante la Primera Guerra Mundial los veleros norteamericanos transportaron bienes para Suiza. Dichos veleros tenían la bandera Suiza en la proa y tenían marcado el nombre «Schweiz» en los lados.  
(Foto: archivo de Hans R. Bachmann)