Zeitschrift: Schweizer Spiegel

Herausgeber: Guggenbühl und Huber

Band: 18 (1942-1943)

Heft: 1

Artikel: Je weniger wir erleben, um so besser : auf einem Schiff der Schweizer Flotte

Autor: Pichard, Albert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1066664

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

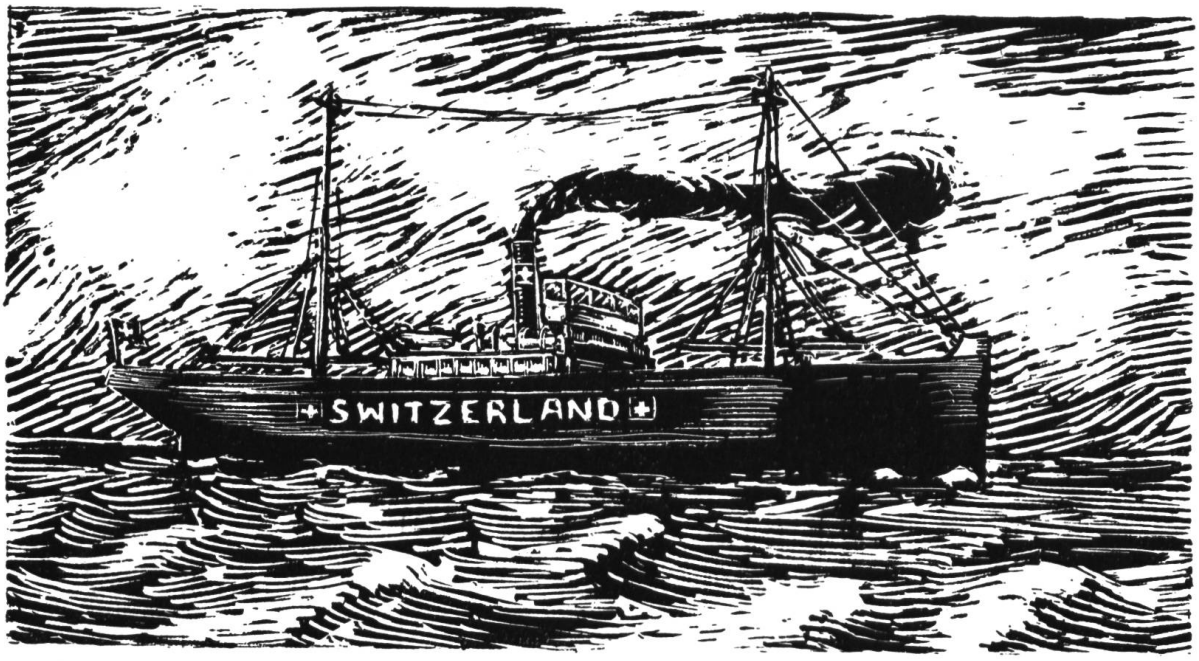
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 02.10.2025

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



Je weniger wir erleben, um so besser

Auf einem Schiff der Schweizer Flotte

Von Albert Pichard

Illustration von Walter Guggenbühl

Ich war im Jahre 1937 in Jerusalem, im King David Hotel, General Wavell als Etagenchef zugeteilt. Es war während der unruhigen Zeit des Aufstandes der Araber gegen die Juden. Obschon ich selbst von meiner bescheidenen Stellung aus — mir oblag im besondern die Sorge für die Mahlzeiten — von diesem Manne den Eindruck einer außerordentlichen Persönlichkeit bekam, konnte ich nicht ahnen, welche Rolle er einmal in der Weltgeschichte spielen würde. Noch weniger ahnte ich damals, daß es in wenigen Jahren eine Schweizer Flotte geben, und gar, daß ich auf dieser arbeiten würde.

Nach Ausbruch des Krieges kehrte ich in die Heimat zurück. Doch sobald ich vernahm, daß die Schweiz Schiffe erworben habe, um den Transport nach Übersee zu besorgen, meldete ich mich. Da ich jahrelang als Maître d'Hôtel auf der Amerika-Holland-Linie gewirkt hatte, wurde ich angestellt. Im Herbst 1941 kam ich in Bern mit meinem Gepäck an, um einen Kontrakt als Meßman auf der « St. Gotthard » zu unterzeichnen. Am gleichen Tage fuhr ich noch mit drei andern Schweizern, einem Telegraphisten und zwei Maschinisten, ab.

Der erste Eindruck des Schiffes, das in Genua unmittelbar am Quai lag, war bedenklich. Ohne Ballast lag es hoch auf dem Wasser. Mit einer einfachen Leiter stiegen wir hinauf, wie auf einen Kirschbaum. Für mich war es nichts Neues, daß ein Handelsschiff, das im Hafen liegt, ungemein schmutzig ist. Aber ich sehe heute noch die entsetzten Augen des Telegraphisten, eines Zürchers namens Schottli, wie er seinen Gabardinemantel in die Höhe hob und auf den Fußspitzen ging, um sich nirgends zu beschmutzen.

Die « Gotthard », ein 9000-Tonnen-Schiff von 150 m Länge, ist etwas größer als ein Passagierdampfer Marseille—Algerien. Sie ist ein ohnmächtiger alter Kasten, eines der ausrangiertesten Schiffe der Schweizer Flotte. Sie war früher englisch, wechselte dann einige Male die Nationalität, und fuhr zuletzt unter jugoslawischer Flagge. In Marseille wurde sie, als der Krieg auch auf den Balkan übergriff, von der Eidgenossenschaft gekauft. Bei dieser Handänderung wurde auch die Mannschaft gewechselt. Als ich auf die « Gotthard » kam, bestand die Besatzung von zwanzig Seeleuten, acht Offizieren und dem Kapitän, hauptsächlich aus Weißrussen und Portugiesen. Schweizer waren außer mir der Koch, zwei Maschinisten, ein Heizer, der Bordfunker und zwei Schiffsjungen. Diese letztern kamen aber noch nicht aus der Reederei-Schule in Basel, sondern beide hatten bisher in Frankreich gelebt.

Unser Schiff war natürlich möglichst auffällig als schweizerisch gekennzeichnet. Auf beiden Seiten war die Nationalität « Switzerland » in Buchstaben von 3 m Länge und 3 m Höhe aufgemalt, am Anfang und am Ende des Wortes außerdem noch das Schweizerwappen in der Größe von 3 × 3 m. Für die Sicht aus der Flugzeugschau befand sich auch noch auf Deck waagrecht das Wappen mit dem weißen Kreuz. Das Schiff fährt nachts völlig beleuchtet, und zwar so, daß vor allem die Wappen für den Fall von Begegnungen auf hoher See gut sichtbar sind.

Die Fahrt von Genua nach Gibraltar war sehr langweilig und ruhig. Nur ganz selten begegneten wir einem spanischen oder französischen Schiff. Es wurde erst lebhafter, als wir uns der Pointe d'Europe, dem südlichsten Punkt der Iberischen Halbinsel, näherten. Dort patrouillierten englische Flugzeuge. Ein englischer Pilot übernahm dann die Führung des Schiffes in die Bay la Linia, an der Grenze von Gibraltar vor dem nächsten spanischen Dorf. Hier findet die englische Kontrolle statt. Sie ist sehr genau, aber freundlich. Bei der Besatzung wird vor allem festgestellt, ob die Angaben im Paß, wie zum Beispiel die Staatszugehörigkeit, wirklich stimmen. Der Aufenthalt in Gibraltar dauert gewöhnlich 24 Stunden. Die Bucht ist unheimlich ruhig. Man sieht im Gegensatz zum Frieden nur einige spanische und portugiesische Handelsschiffe herumliegen, von Kriegsschiffen keine Spur.

Anders, wenn man dann nach Lissabon geht. Bei der Durchfahrt durch die Meerenge begegnet man vielen englischen patrouillierenden Kriegsschiffen und Schnellbooten. In vier Stunden ist man im Atlantischen Ozean. Dann dauert die Reise nach Lissabon noch zwei Tage. Diese Stadt liegt an der Mündung des Tejo, der so breit ist wie ein See. Man wird von einem Lotsen 7 km weit in den Fluß hineingeführt.

Gleich bei der Ankunft ereignete sich ein Zwischenfall. Die zehn Portugiesen unserer Mannschaft wurden von der Polizei verhaftet, weil sie ihr früheres Engagement auf einem portugiesischen Schiffe widerrechtlich verlassen hatten. Wir mußten neues Personal anheuern. Unter diesem befanden sich zwei Berner. Während das Schiff vor Anker lag, hatten die Schweizer als Angehörige eines neutralen Landes freien Ausgang, während die Russen, die armen Kerle, als politische Flüchtlinge an Bord bleiben mußten. Nicht einmal der Kapitän durfte als Russe das Schiff verlassen. Was für eine Tantalusqual es für Seeleute ist, in einer so schönen Stadt nicht an Land gehen zu dürfen, kann sich eine Landratte gar nicht vorstellen. Unser Aufenthalt in Lissabon dauerte zehn Tage. Es wimmelt dort von geheimen und andern Polizisten. Ob man deutsch, französisch oder englisch spricht, sei es an einem Kiosk, einer Bar oder auf der Straße, sofort wird man angesprochen und nach den Papieren gefragt.

Auf der Hinreise hatten wir Maschinen und Uhren, die für Südamerika bestimmt waren, mitgebracht, aber unser Schiffsraum war nicht voll ausgenützt gewesen. Auf der Rückreise führten wir Getreide. Wir erreichten Genua auf dem

gleichen Weg ohne Zwischenfall. Es war verboten, in Genua an Land zu gehen. Aber jeder bekam schließlich die Erlaubnis « pour aller au dentiste », die Erlaubnis, für zwei Stunden die Stadt zu betreten, allerdings in polizeilicher Begleitung, die zwar sehr bestimmt auftritt, wenn einer abschwenken will, sonst aber rücksichtsvoll und liebenswürdig ist.

Die 5000 Tonnen Getreide (also 500 Eisenbahnwagen) wurden in 36 Stunden abgeladen. Der Schweizer Zug kommt bis an den Hafen. Hier befindet sich eine Pumpstation. Die großen Schläuche werden in den Lagerraum des Schiffes geleitet, und von dort geht das Getreide in die Wagen.

Begegnung mit Tiefseebomben

Wir hielten uns nur vier Tage in Genua auf, dann ging die Fahrt nach New York. Als einzige Ladung hatten wir die Post mit. Ein Schiff ohne Ladung ist ungeheuer gefährdet. Es schwimmt viel zu hoch auf dem Wasser und wird von den Wellen herumgeworfen. Es war Dezember 1941. Mit Ausnahme von einigen Schiffen, die wir in der Nähe von Gibraltar zu Gesicht bekamen, hatten wir, bis wir uns den Azoren näherten, keine Begegnung. Dort stießen wir auf englische Kriegsschiffe. Sie erteilten uns den Befehl, südlich zu steuern. Sie befanden sich offenbar auf der Jagd nach einem Unterseeboot, denn sie feuerten Tiefseebomben ab. Wie gewaltig deren Wirkung ist, konnten wir daran ermessen, daß vom Einschlag einer solchen Bombe, der in einer Entfernung von 1 km von uns erfolgte, unser ganzes Schiff erschüttert wurde. Das war glücklicherweise die einzige Berührung mit Tiefseebomben auf unsern Fahrten.

Die Bermuda-Inseln waren unsere nächste Station. Wir lieferten Post ab und faßten Brennstoff. Wir durften uns nur auf dem Hafenquai bewegen. Nicht einmal zu einem Whisky konnten wir in die wunderschöne Stadt Hamilton, die ich von früher her kannte. Das einzige, was wir zu sehen bekamen, war die Zeitung, nach 25 Tagen Überfahrt allerdings auch etwas — und einen Schweizer. Als wir nämlich auf dem Hafenquai ausstiegen, wurden wir von einem Haufen Neger-Hafenarbeitern umringt, die uns anglotzten. Aus dieser Galerie von Schwarzen stach ein einziger Weißer heraus. Plötzlich rief dieser: « Ah! vous êtes Suisses! Moi aussi, je suis Neuchâtelois. » Er ist seit zwanzig Jahren auf der Insel.

«You are a German»

In viertägiger Fahrt kamen wir in New York an. Nach der sommerlichen Wärme auf den Bermuda-Inseln war es hier recht kalt. Der Pilot hatte uns schon bei Sandy-Hook erwartet, einem Stützpunkt etwas vor dem Eingang des Hudson-River. Die verschiedenen Kontrollen, die wir durchmachen mußten, waren außerordentlich scharf. Amerika war ja inzwischen in den Krieg eingetreten. Die Amerikaner zeigten sich sehr mißtrauisch. Sie können den Begriff « Deutschschweizer » nur schwer verstehen. Das ist begreiflich; es ist eben ein ungeschicktes Wort. Bei einer Kontrolle hatte einer meiner Kameraden mit dem Namen Meierhans seinen Paß abgegeben. Der deutschklingende Name gefiel dem Beamten nicht. Er wurde unfreundlich. Unglücklicherweise war mein Kamerad auch noch in Baden-Baden geboren, was natürlich im Paß vermerkt war. Um das Pech voll zu machen, verstand Meierhans nur sehr wenig Englisch und antwortete auf die Behauptung des Beamten: « You are a German », mit « Yes, Sir ». Es war ein Glück, daß ich die Sache sofort richtigstellen konnte.

Bevor man in New York aussteigt, muß man die Fingerabdrücke auf drei Papieren deponieren. Eines kommt in den Paß, die beiden andern an die amerikanischen Behörden. Man muß eine genaue Erklärung über den Besitz an Geld abgeben. Schriftstücke hat man ohnehin nicht auf sich, da diese dem Kapitän abgegeben werden müssen, der sie in einer Kassette verschlossen hält. Aber auch sie werden kontrolliert.

Photo: Theo Frey
Wümmet im Wallis

Sobald man das Ausweispapier hat, kann man gehen, wohin man will. Wir landeten in New York gerade 14 Tage nach Ausbruch des Krieges. Der Stadt sah man natürlich nichts an. Sie wird nicht einmal in der Nacht verdunkelt. Auffallend war der ungeheure Optimismus der Amerikaner dem Krieg gegenüber. Allerdings kannten sie ihn auch noch nicht. Nur die Seeleute hatten ihn bereits anderswoher als aus dem Kino und den Zeitungen kennengelernt.

Nach meinem Vertrag war ich berechtigt, auf hoher See auf elf Tage zu kündigen, in der Stadt New York aber auf 24 Stunden. Es ist selbstverständlich, daß ich auf einem amerikanischen Schiff eine Stellung gefunden hätte. Es wurde mir ein Gehalt von 450 Dollars im Monat offeriert, während ich auf der « St. Gotthard » nur 120 Dollars verdiente. Aber ich wollte auf dem Schweizer Schiff bleiben, ganz abgesehen davon, daß natürlich die Lebensgefahr auf einem solchen unvergleichlich kleiner ist. Ich habe in New York Matrosen getroffen, die behaupteten, schon vier- bis fünfmal torpediert und wieder gerettet worden zu sein. Alle Überseeschiffe sind nun außer den Rettungsbooten mit großen Flößen versehen, die, 5 Meter lang und 4 Meter breit, auf beiden Seiten des Schiffes so aufgehängt sind, daß im Bedarfsfall nur die Schnüre durchschnitten werden müssen. Die Flöße sind dann im Wasser, und die Matrosen müssen auf sie hinaufschwimmen. Solche Flöße, die mit Trinkwasser- und Biskuitreserven für mindestens zehn Tage ausgestattet sind, sollen schon mehr als zwanzig Tage mit Mannschaft herumgeschwommen sein, die dann noch gerettet wurde. Es gibt Fliegerpatrouillen, deren einzige Aufgabe es ist, solche Schiffbrüchige zu suchen.

Vier Schweizer blieben in New York zurück; dafür kamen vier Portugiesen an Bord. Auf der Rückreise führten wir vor allem Getreide, Öle und Fette aus Zentralamerika. Auf der ganzen Fahrt von New York bis Gibraltar entdeckten wir kein einziges Schiff, während man in Friedens-

RICHTIGES SCHWEIZERDEUTSCH

(züritütsch)

E schwyzertütsches Inseraat?

Fryli!

aber s mues rächt sy!

Gits öppis uuszsetze draa, so isch es nüd nu für s Gschäft und d Zytig käi Epfelig. s nützt au der Uuffrischig von öisere Dialäkte nüüt, wämer anäinemfurt Fëëler macht, wie mers iez wider in Zytige gseet, won öpper fröget:

« brieggezie? »

Vo Rächts wääge ghöörti zwüschet em « e » und em « z » au na es « d » ane. Bi der Höflichkäitsform cha mer s persöönli Fürwort nüd mit em Zytwort zämehänke, wil mer s « S » ja grooß schrybt und s « e » laat mer am Änd ewääg, wil mer schrybt, wie mer redt, (churzes « i ») also:

« briegged Si? »

A dene Byspiilen unedure wirt zäiget, wie faltsch gschribni Wörter grad en andere Sinn überchömed:

Faltsch:	*Es chönt au ghäiße:*	*Rächt:*
chöndzie	*chönd zie*	chönd Si
löndzie	*lönd zie*	lönd Si
müendzie	*müend zie*	müend Si
tüendzie	*tüend zie*	tüend Si
hälffedzie	*hälffed zie*	hälffed Si
waagezie	*waage zie*	waaged Si

I schwyzertütschen Inseraate stönd öppedie bloos epaar Dialäktwörtli, das macht brezys e Gattig, wie wämer nüüt mee übrig hettid im schwyzertütsche Wortschatz! Wër aber die paar Wörtli verstaht, verstiend au de ganz Täxt uf schwyzertütsch.

Zusammengestellt von Frau Ida Feller-Müller, Zollikerberg, Zürich.

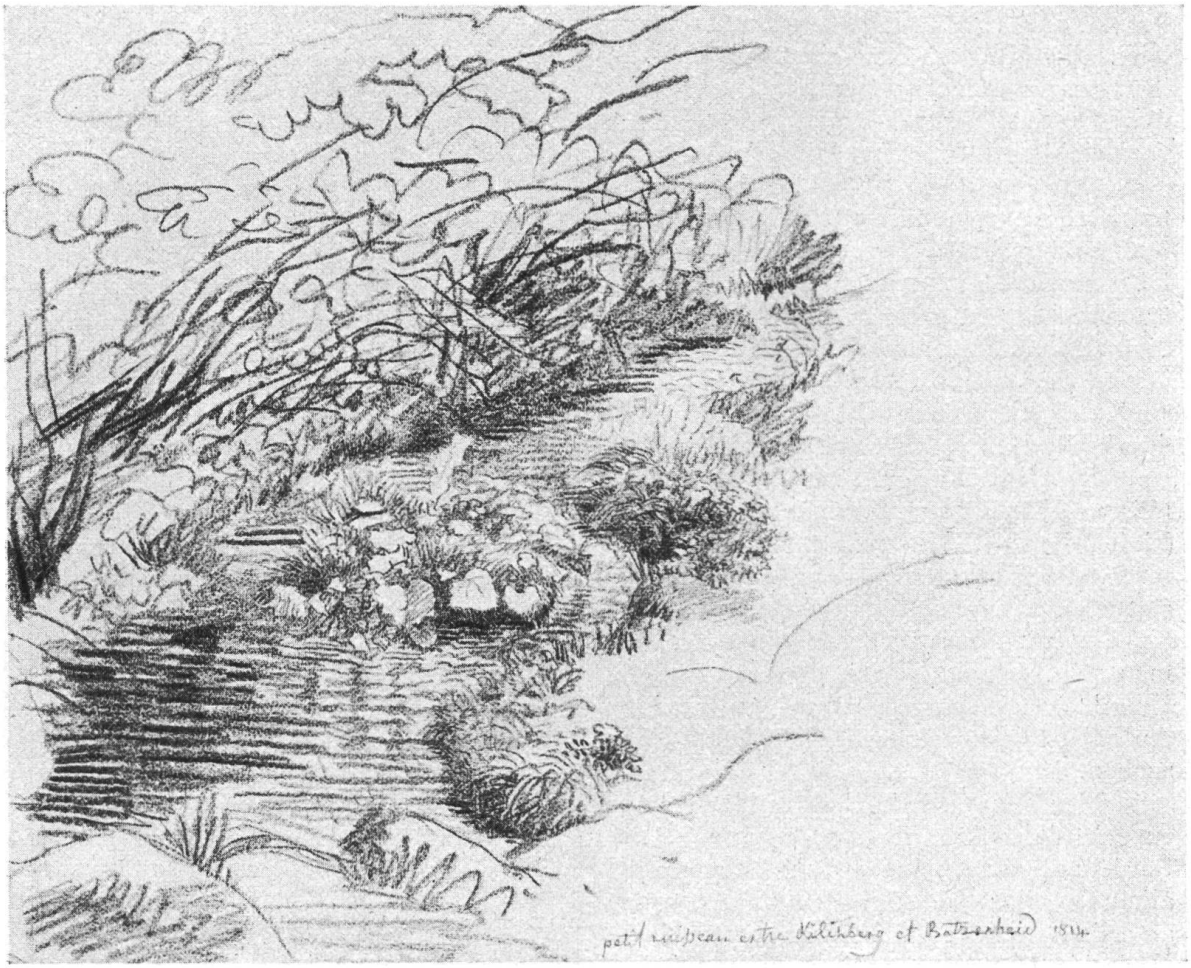
Photo: Theo Frey
Beim Trödler

zeiten täglich vier bis fünf Schiffe sieht. Jetzt bleibt die Normalroute unbefahren. Die Schiffe, die im Kriege den Ozean überqueren, schlagen ganz andere Wege ein, die sie jedesmal wechseln. Uns war es natürlich lange recht, daß wir die Strecke für uns allein hatten, denn jede Begegnung hätte ja auch eine Gefahr von einem Kaperschiff oder einem Unterseeboot mit sich bringen können. In Genua verlief der Aufenthalt wie das letztemal. Der einzige Unterschied bestand darin, daß nun, da der Krieg mit Amerika ausgebrochen war, versucht wurde, uns über dies und jenes in Amerika auszufragen, genau so wie vorher in Amerika. Aber wir hielten uns hier wie dort an unsere strengen Weisungen, uns auf keinerlei Auskünfte einzulassen.

Schon nach fünf Tagen fuhren wir wieder ab, und zwar wieder ohne Ladung. Die Engländer zeigten sich in Gibraltar von der besten Seite. Obschon bei unserer Besatzung etwas nicht ganz in Ordnung war und es die Engländer sofort heraus hatten, ließen sie doch dafür die andere Mannschaft nicht büßen.

«Elionardo in Seenot»

150 Meilen vor New York ereignete sich der einzige kriegerische und gefährliche Zwischenfall, den ich auf der «Gotthard» erlebte. Gegen Abend fing unser Bord-



Karl Schultheß (1775—1854) Bächlein zwischen Kilchberg und Batzenheid (Bleistiftzeichnung)

Karl Schultheß (1775—1854) Bleistiftzeichnung

funker den SOS-Ruf eines kleinen Schiffes « Elionardo » auf. Es mußte sich in der Nähe befinden, aber das Meer war sehr stürmisch. Der Kapitän befahl, die Maschinen anzuhalten.

Dann, als die Nacht vollends hereingebrochen war, bemerkte man in der Ferne zwei kleine Lichter. Nach weitern 20 Minuten kam das Schiff in Sicht. Es war eine Barke von etwa 40 Metern Länge, mit einem Mast und Motor. Sie schien vollständig dienstunfähig. Auf 200 Meter war es ganz unmöglich, sich mit ihr durch das Sprachrohr zu verständigen, auch auf 100 Meter. Dann setzte sie sich plötzlich in Bewegung und steuerte direkt auf uns zu. Eine merkwürdige Geschichte! Auf einmal stieß sie mit dem Bug in unsere Flanke, fiel wieder zurück, fuhr hinter unserer Schraube durch und verschwand. Wir erfuhren nie, woher das Schiff kam, noch wer es war. Vielleicht handelte es sich um ein Bewachungsboot, das uns durch eine List anziehen wollte.

Der Zwischenfall hätte für uns schlimm herauskommen können. Unser Kasten hatte von dem Zusammenstoß ein großes Leck bekommen, zum Glück dort, wo sich ein Ölreservoir befand. Wir faßten 5 Tonnen Wasser, was uns nötigte, in New York in ein Trockendock einzulaufen. Eine ganze Besatzung von Agenten kam auf unser Schiff. Es war im Mai 1942. Die Bewachung und die Untersuchung waren noch viel schärfer. Aber die Stimmung erwies sich noch genau so optimistisch und fröhlich wie im Dezember. In den Bars erkannte man die Engländer von den Amerikanern sofort heraus. Aus den Gesichtern der englischen Seeleute las man die Schrecken des Krieges, denn fast alle hatten schon Angehörige verloren oder selbst Kämpfe mitgemacht.

Die 5000 Tonnen Getreide, die wir aufnahmen, waren in 18 Stunden aufgeladen. Wir blieben 15 Tage in New York. Einen Landsmann aus Lausanne ließen wir zurück. Er hatte sich durch Eigenstudium soweit gebracht, daß er in Amerika nur noch eine dreimonatige Schule durchmachen mußte, um das Offiziersbrevet zu bekommen.

Das Leben an Bord ist denkbar eintönig. Als Meßman brachte ich mit dem Steward die Kabinen der Offiziere in Ordnung und hatte im übrigen ihrem Komfort zu dienen und der Mannschaft das Nötige auszuteilen. Die Verpflegung, viel Fleisch und viel Obst, ist gut. Die Leute bedienen sich selbst. Sie haben das gleiche Essen wie die Offiziere, aber sie essen getrennt von ihnen, wo es eben geht. Bei schönem Wetter ist das kein Problem, nur bei schlechtem, wenn man nicht auf Deck essen kann. Der erste, zweite und dritte Mechaniker und der Bordfunker speisen mit den Offizieren.

Etwas schwierig ist das Verhältnis der Schweizer mit den ausländischen Offizieren, in diesem Fall Russen. Es war ein vierzigjähriger Deutschschweizer-Techniker als élève officier bei uns. Obschon die Russen Französisch konnten und auch der Luzerner, sprachen sie auf der ganzen Fahrt bei den Mahlzeiten kein Wort Französisch. Für den Luzerner war das natürlich sehr bemühend. Von den Offizieren ist es auch wieder begreiflich, weil sie eben Angst haben, ihre Stelle zu verlieren, sobald Schweizer da wären, die nachrücken könnten. Ich glaube, es wäre zweckdienlich und würde sich bezahlt machen, wenn auf jedem Schiff ein Vertreter der Eidgenossenschaft an Bord wäre, der etwa auftauchende Schwierigkeiten beilegen könnte. Die Russen verkehren nur unter sich. Keiner ist gleicher Auffassung wie der andere, und jeder vertritt die seine mit großer Leidenschaft. Sie lesen viel und reden viel, aber nicht vom Krieg. Sie alle schienen mir politisch müde zu sein. Die besten Kameraden sind die Portugiesen mit ihrem liebenswürdigen südländischen Wesen. Sie haben uns höchstens etwa ausgelacht, jeder Schweizer halte sich für den Bundespräsidenten persönlich.

Um das Leben auf einem solchen Schiffe schön zu finden, muß man das Meer gern haben. Das trifft nun natürlich für die meisten zu; für andere wäre es unerträglich langweilig, fast wie in einem Gefängnis. Es führt jeder beinahe ein Dasein für sich allein. Die meisten haben irgendeine Marotte. Der eine spielt immer auf einer Handorgel oder einer Mundharmonika, ein anderer ist auf das Radio, auf Schach oder Jaß versessen.

Der Brennstoff, die Lebensmittel, das Reparaturmaterial, alles wird dem Schiffe von Amerika geliefert. Der Verbrauch ist scharf kontrolliert. Es wird darüber Buch geführt; in Gibraltar und New York werden die Eintragungen mit den Reserven überprüft. War der Verbrauch nicht normal, so müssen die Umstände, die diese Abweichung veranlaßt haben, angeführt und bewiesen werden. Die Vorräte sind so zugeteilt, daß ein Mißbrauch von vornherein ausgeschlossen ist.

Wir sahen auf der Rückreise gegenüber von Tanger einige herrenlose Rettungsflöße. Wir fuhren auch an großen Ölflecken vorbei. Bei Gibraltar fiel uns auf, daß der Luftverkehr viel stärker geworden war. Das war alles. Die ganze Reise bis Genua verlief ereignislos.

In die Schweiz zurückgekehrt, traf ich kürzlich in Genf einen Mann, der in Seeoffiziers-Uniform mit Tressen an den Ärmeln und einer Seefahrermütze durch die Straßen flanierte. Ich erkundigte mich, wer das wohl sei. Man sagte mir, daß es sich um den Chefmechaniker eines Schweizer Schiffes handelte. Ich konnte mich eines Lächelns nicht erwehren. Man sieht nämlich sonst nie einen Offizier einer Handelsflotte in Uniform. Er verläßt das Schiff nur in Zivil. Aber ich mag meinem « Kollegen » die Freude, wenigstens mit der Uniform Eindruck zu machen, wohl gönnen; denn ich merkte bald, daß sich meine Landsleute das Leben auf der Schweizer Flotte viel abenteuerlicher vorstellen, als es in Wirklichkeit ist, und geradezu enttäuscht sind, wenn wir nichts von Schiffbrüchen und andern aufregenden Erlebnissen zu erzählen haben. Sie wissen offenbar nicht, wie froh sie darüber sein sollten. Es ist nicht nur besser für die Besatzung, sondern für die ganze Schweiz.