

# s/s. «Zürich» - Bis es so weit war ...

Roman eines Schiffkaufes

①

Agenturmeldung: *Überschiff «Zürich».*

Am Freitag wurde in Lissabon in Anwesenheit des schweizerischen Gesandten, Minister Henri Martin, des Personals der Gesandtschaft und von Vertretern des Eidg. Kriegs-Transport-Amtes und der Besitzerin auf dem kürzlich erworbenen schweizerischen Ueberseeschiff «Zürich» die Schweizer Flagge gehißt. Minister Martin hielt bei diesem Anlaß eine vaterländische Ansprache und wünschte dem Schiff alles Gute auf seinen Fahrten.

\*

Dieser neue schweizerische Dampfer, von dessen Einweihung Presse und Radio berichten, gehört der **Maritime Suisse S.A.**, an der unsere Genossenschaft führend beteiligt ist.

Liebe Genossenschafter, wir wollen euch einmal erzählen, was es alles braucht «bis es so weit ist» und das «neue» Schweizer Schiff die Meere befahren kann.

Schiffsraum ist heute das begehrteste Gut. Ware ist viel eher zu haben. Aber wenn man diese Ware von fernen Ländern bis in die Schweiz verbringen soll, da taucht als erste riesengroß die Frage auf: Womit transportieren! Mit einem Schiff von 3000 Tonnen das beispielsweise zwischen Lissabon und Genua je drei bis vier Wochen eine Fahrt macht, können in die Schweiz im Laufe eines Jahres etwa 20 00 Eisenbahnwagen wichtiger Güter verbracht werden. Fehlt aber der Schiffsraum, so bleiben eben diese etwa 20 00 Eisenbahnwagen Güter an für uns unerreichbarer Stelle liegen, trotz der schönsten Verschiffungsbewilligungen seitens der Blockadebehörden.

Glücklicherweise kam man endlich dazu, nicht nur fremde Schiffe, von der Schweiz gechartert, fahren zu lassen, sondern sie auch selber für Schweizer Rechnung zu erwerben, so gewaltig auch die Mühen und Risiken dieses Erwerbes sind. Die «Schweizer Flotte» besteht heute aus 12 Schiffen mit zusammen 66 135 Deadweight-Tonnen Fassungsvermögen. Ein kleinerer Teil davon gehört dem Bund direkt, der Rest ist privater Besitz. Und wie die private Initiative da kämpfen muß, um endlich in den Besitz eines solchen gar nicht großen Schiffes, das zudem meist ein «alter Kasten» ist, zu gelangen, dafür bietet gerade die Geschichte der Erwerbung der «Zürich» ein anschauliches Beispiel.

Im allgemeinen sind Schiffe kriegführender Staaten nicht käuflich, da selbstverständlich jede kriegführende Macht das letzte bißchen Tonnage für sich selbst benötigt. Es verbleiben also nur Schiffe neutraler Staaten, die aber auch nur in Ausnahmefällen zum Verkauf gelangen, wenn der Schiffsraum eines Landes seine Bedürfnisse übersteigt oder wenn Schiffe aus Kriegsgründen in einem Hafen stillliegen müssen.

Man kann wirklich sagen, daß, wenn man von einem zum Kauf angebotenen Dampfer hört, dieser in 90 % der Fälle ein fast unbrauchbares Schiffswrack darstellt — oder aber es ist ein glücklicher Ausnahmefall, durch das Zusammentreffen außerordent-

die Genehmigung der finnischen Regierung bereits vor. Die Vollmacht zur Vertragsunterzeichnung ging am 1. Oktober 1941 vom finnischen Eigentümer per Flugpost von Helsinki nach Genf ab.

Aber die **Maritime Suisse S.A.** wartete vergeblich auf den Eingang der Vollmacht. Alle Nachforschungen blieben erfolglos. Erst im November 1941 kam man zur Ueberzeugung, daß die Vollmacht bei einem Flugzeugunglück, dem anfangs Oktober ein Verkehrsflugzeug zwischen Helsinki und Stockholm zum Opfer fiel, verloren gegangen sei. Eine neue Vollmacht wurde gesandt. Bevor diese jedoch in Genf anlangte, fanden schwedische Schiffe in der Ostsee einen versiegelten Postsack schwimmend. Er wurde geborgen und den schwedischen Behörden ausgehändigt. Die Schriftstücke waren vom wochenlangen Treiben in den salzigen Gewässern der Ostsee zum Teil unleserlich geworden, mußten getrocknet und geplättet werden, um den Absender oder Empfänger festzustellen. In diesem Postsack war die Vollmacht für den Verkauf des Dampfers «Ergo» für schweizerische Rechnung enthalten und die alte Vollmacht langte zusammen mit der neuen Ende November 1941 in Genf ein.

Aber hier fingen die eigentlichen Schwierigkeiten erst an. Finnland trat in den Krieg ein. Der finnische Dampfer «Ergo» war kein neutraler Dampfer mehr. Die finnische Regierung zog sofort die Verkaufsgenehmigung zurück. Das Schiff lag beschäftigungslos in Lissabon.

③



②

Erwerbes sind. Die «Schweizer Flotte» besteht heute aus 12 Schiffen mit zusammen 66 135 Deadweight-Tonnen Fassungsvermögen. Ein kleinerer Teil davon gehört dem Bund direkt, der Rest ist privater Besitz. Und wie die private Initiative da kämpfen muß, um endlich in den Besitz eines solchen gar nicht großen Schiffes, das zudem meist ein «alter Kasten» ist, zu gelangen, dafür bietet gerade die Geschichte der Erwerbung der «Zürich» ein anschauliches Beispiel.

↳ Im allgemeinen sind Schiffe kriegsführender Staaten nicht käuflich, da selbstverständlich jede kriegführende Macht das letzte bißchen Tonnage für sich selbst benötigt. Es verbleiben also nur Schiffe neutraler Staaten, die aber auch nur in Ausnahmefällen zum Verkauf gelangen, wenn der Schiffsraum eines Landes seine Bedürfnisse übersteigt oder wenn Schiffe aus Kriegsgründen in einem Hafen stilliegen müssen.

Man kann wirklich sagen, daß, wenn man von einem zum Kauf angebotenen Dampfer hört, dieser in 90 % der Fälle ein fast unbrauchbares Schiffswrack darstellt — oder aber es ist ein glücklicher Ausnahmefall, durch das Zusammentreffen außerordentlicher Umstände verursacht. Ein solcher Fall ist jener des Dampfers «Zürich».

Im Jahre 1893 baute die Schiffswerft William Gray & Co. Ltd. in England einen Frachtdampfer von über 84 m Länge, 1928 Brutto-Register-Tonnen, über 2800 Tonnen Ladegewicht und mit einem Netto-Rauminhalt von über 3100 Kubikmetern. Dieses Schiff wurde «Frano» getauft und lief 1894 von Stapel. Bis 1936 befuhr die allmählich alt werdende «Frano» die Weltmeere, Hunderttausende von Tonnen Frachtgut in europäischen und andern Häfen löschend. Anfangs 1936 ging das Schiff in finnischen Besitz über und erhielt den neuen Namen «Ergo». 1939 kam der Krieg. Finnland gehörte damals noch nicht zu den Kriegführenden.

Im Mai 1940 befand sich die «Ergo» gerade im Hafen von Dünkirchen. Es ist selbstverständlich Pflicht eines jeden, auch neutralen Schiffes, zur Rettung Schiffbrüchiger oder in Lebensgefahr befindlicher Menschen die Hand zu bieten. Das finnische Schiff «Ergo» rettete Engländer, Holländer, Belgier, Franzosen. Bis zum Bug wurde jedes verfügbare Plätzchen mit Menschen vollgepfropft. Unter dem Hagel der Geschosse, unter ständiger Gefahr des Auflaufens auf Minen, den auf der Lauer liegenden Unterseebooten preisgegeben, voll von verwundeten und zum Tode erschöpften Soldaten, machte die «Ergo» die schwere Fahrt über den Ärmelkanal. Der Dampfer wurde von einer Bombe getroffen, konnte dann aber das Ziel erreichen und wurde später in Irland repariert.

Kurz darauf nahm der Dampfer wieder Kurs auf einen europäischen Hafen. Im August 1941 lag er in Lissabon.

Die Maritime Suisse S. A., in deren Besitz sich bereits das Schweizer Schiff «Generoso» befand, trat in Kaufverhandlungen ein. Mitte September 1941 gelangte die erste feste Offerte in ihren Besitz, und ebenso lag

2

Zurück zu ①



Es durfte nicht mehr auslaufen, weil englische Kreuzer am Rande der portugiesischen Gewässer auflauerten.

Die schweizerische Privatinitiative streckte aber die Waffen nicht. Neue Verhandlungen mit der finnischen, der schweizerischen und andern Regierungen fingen an. Nach vielem Hin und Her, nach langen Reisen, die bekanntlich in diesen Zeiten nicht so einfach zu bewerkstelligen sind, wurde am 15. Jan. 1943 — 1½ Jahre nach den ersten Kaufverhandlungen — der Vertrag mit der finnischen Reederei endgültig in Zürich unterzeichnet. Bezeichnenderweise wollten weder dänische noch finnische Reedereien Schiffe endgültig abgeben; sie halten solche für wertbeständiger als selbst Schweizer Franken! Deshalb mußte sich die Maritime Suisse S.A. verpflichten, den Dampfer nach Kriegsende dem Verkäufer wieder zur Verfügung zu stellen. In der Zwischenzeit gelang es auch, die englische Genehmigung zum Befahren der Meere (ship's warrant) zu erhalten. Ebenso mußte selbstverständlich die Zustimmung der finnischen Regierung und auch der Achsenmächte für die Uebertragung des Schiffes eingeholt werden.

Die ungeheuren Schwierigkeiten solcher Verhandlungen gehen am besten daraus hervor, daß gleichzeitig die englischen Blockadebehörden, die Achsenmächte, der finnische Staat, der finnische Reeder, der schweizerische Reeder, die schweizerischen Behörden und der schweizerische Käufer mit dem Vertrag einverstanden sein müssen. Dabei schwankt die Stellungnahme aller Interessierten mit der jeweiligen militärischen und politischen Lage. Es ist überhaupt ein wahres Wunder, daß es einen Moment gibt, da alle diese Interessierten über einen — übrigens an

sich auch noch komplizierten — Vertrag einig werden. Dann kommen noch die schwierigen Finanzprobleme; braucht es doch eine Garantie von etwa zwei Millionen Franken für Dampfer in der Größenordnung von 2000 bis 3000 Tonnen, d. h. den etwa 15fachen Preis des Friedenswertes. Daraus ist übrigens auch das Risiko dieser Geschäfte ersichtlich — ausschlaggebend ist aber schließlich das nationale Interesse.

Das Schiff wurde nun auf Dock gelegt und von einem schweizerischen Schiffsachverständigen nochmals eingehend untersucht. Der Befund war günstig — das Schiff ist kein «unbrauchbarer Kasten», sondern ein tüchtiger, wenn auch alter Dampfer. Für seine regelmäßigen Fahrten muß er sich der alle vier Jahre fälligen «Klassifikation» unterziehen, d. h. seine Eintragung wird im internationalen Schiffsregister erneuert, sobald alle notwendigen Instandhaltungsreparaturen ausgeführt sind.

Kapitän und Besatzung müssen auch neu engagiert werden, da Finnen als Kriegführende die Erlaubnis, auf einem neutralen Dampfer zu fahren, nicht bekommen. Also sind die Schwierigkeiten noch nicht ganz zu Ende, aber der Tag rückt näher, da unsere «Zürich» ex «Ergo» mit ihrer Fracht von 1500—2500 Tonnen, je nach der Art der Ware, alle vier Wochen lebenswichtige Güter nach der Schweiz bringen kann. Die Hissung des weißen Kreuzes im roten Feld, von der die ag.-Meldung am Anfang dieses Artikels berichtet, ist der Beginn einer neuen, wichtigen Etappe im Leben dieses nun bald 50jährigen Schiffes. Für unsere Versorgung, die immer schwieriger wird, ist mit der Indienststellung der «Zürich» eine neue Bresche in die Mauern, die uns umgeben, geschlagen.