

Abschied von den <roten Schweizern>

Autor(en): Barbara Lüem
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 2000

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/073f7c98-1e49-4447-b5cc-accdf747abc8>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

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.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Abschied von den «roten Schweizern»

Barbara Lüem

Der Verkauf der Schweizerischen Reederei und Neptun AG

Mit dem Wandel der einst grössten Schweizer Reederei zu einer internationalen Logistikfirma und deren Verkauf an die deutsche «Rhenus» haben auch die «roten Schweizer», die Schiffe der SRN, ausgedient. So benannt nach ihrem rot gestrichenen Schanzkleid mit weissem Schweizerkreuz, waren sie weitherum Symbol für eine herausragende Unternehmenskultur.

1944: Die «Calanda» und die «Lugano», zwei Seedampfer der noch jungen Schweizer Hochseeflotte, liegen im Hafen von Lissabon.



Dienstag, 22. Februar 2000

Die «Basler Zeitung» meldet den Verkauf der «Schweizerischen Reederei und Neptun AG», der SRN, an die deutsche «Rhenus». Unter dem Titel «SRN: Erfolg zwingt zum Verkauf» kommentiert die Zeitung die Übernahme als folgerichtigen Schritt nach der gelungenen Sanierung des Unternehmens durch die Mehrheitsaktionärin Migros. «Gerade weil die Neuorientierung und die Rettungsaktion gelang, wird die SRN nun verkauft; denn ohne starken internationalen Partner fällt sie – kein Nischenplayer mehr, aber zu klein auf dem Parkett der Globalisierung – sonst zwischen Stuhl und Bank.» Den Kommentaren auf den Strassen Basels und in den Beizen Kleinhüningens ist unschwer zu entnehmen, dass viele nicht verstehen können, warum ein derart florierendes Unternehmen verkauft werden muss.

Donnerstag, 7. September 2000

Die Geschäftsleitungen der SRN und der Rhenus informieren gemeinsam die Belegschaft der SRN über den Verkauf und die personellen und organisatori-

schen Veränderungen in der nahen Zukunft. Für einige Stunden wehen auf allen Einrichtungen der beiden Firmen im Hafengebiet die blau-weißen Flaggen mit dem neuen Firmenlogo RHENUS ALPINA und demonstrieren Grösse. Was für die einen ein Zeichen des Aufbruchs sein soll, ist für die andern ein Symbol für das schmerzliche Ende einer Unternehmenstradition.

«Ich habe nichts gegen die Rhenus, und auch nicht gegen die Deutschen, aber dass die SRN nun ins Ausland verhöckert wird, das empfinde ich als Verrat», sagt ein ehemaliger Mitarbeiter mit emotionsgeladener Stimme. Hunderte von Angestellten und ihre Familien hätten sich für die Firma eingesetzt, seien stolz gewesen für die SRN zu arbeiten, die Schweiz im Ausland zu vertreten und deren Versorgung in schwierigen Zeiten zu sichern. Dieser Stolz und die gemeinsame Aufgabe habe sie

zusammengeschweisst, und nun dies ... Nichts, gar nichts bleibe von allem.

Die SRN, eine «schweizerische Reederei»?

Aus historischer Sicht liegen die Wurzeln der SRN in der nationalen Reaktion auf die Versailler Verträge von 1918. Damals wurde die Schweiz als Rheinuferstaat anerkannt und erhielt das Recht auf uneingeschränkte Schifffahrt bis ins offene Meer. Um dieses Recht auch nutzen zu können, drängten sich grosse Investitionen in Schiffe und Hafenanlagen auf, die zwar von nationalem Interesse, aber für Einzelunternehmungen zu umfangreich waren. Am 12. Februar 1919 wurde daher in Bern die «Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft» gegründet. Neben den Kantonen Basel-Stadt, Basellandschaft, Bern, St. Gallen, Solothurn, Waadt, Valais und Zürich beteiligten sich auch der «Verband

Das von der Schweizerischen Eidgenossenschaft importierte Getreide wird im Silogebäude der «Schleppi» in Säcke abgefüllt und vom Schweizer Zoll kontrolliert.



schweizerischer Gaswerke» und die «Schweizerischen Bundesbahnen». 1938 musste die Schlepsschiffahrtsgenossenschaft aufgrund des neuen Obligationenrechtes in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden. Die «Schleppi» erhielt einen neuen Namen und hiess nun «Schweizerische Reederei AG». In ihren Statuten verpflichtet sie sich, ihre Geschäfte «unter besonderer Wahrung der Landesinteressen» zu führen.

Als eigentliches Kind des Ersten Weltkrieges erlangte die Schweizerische Reederei im Zweiten Weltkrieg wiederum nationale Bedeutung. Schon 1939 ersuchte sie den Bundesrat um die Schaffung eines schweizerischen Seerechts und die Einführung der Schweizerflagge, stiess aber auf Ablehnung. Erst zwei Jahre später, als die Ausdehnung des Krieges den von der Schweiz gecharterten griechischen Schiffen die Einfahrt ins Mittelmeer

verunmöglichte und die Versorgung aus Übersee abbrechen drohte, kam der Bundesrat auf seinen Beschluss zurück. In knapp einem Monat erarbeitete der Basler Staatsrechtsprofessor Robert Haab einen entsprechenden Gesetzesentwurf, der am 9. April 1941 in Kraft trat. Die bisher von der Schweizerischen Reederei AG und dem Verband Schweizerischer Gaswerke gemeinsam unter der Flagge Panamas betriebenen Schiffe «Calanda» und «Maloja» wurden als erste ins Register der Schweizerischen Seeschiffe eingetragen. Weitere Schiffe, auch solche anderer Reedereien und des Schweizerischen Kriegstransportamtes, folgten.

Nicht nur bei der Schaffung einer Schweizer Flotte zur See nahm die Schweizerische Reederei während des Krieges eine führende Rolle ein, sondern auch bei der Sicherung der Landesversorgung über den Rhein. Deutschland machte den Um-

Ein Teil der stolzen Rheinflotte der Schweizerischen Reederei liegt im Hafenbecken I, bereit für den Umschlag ihrer Fracht.



fang seiner Kohlenlieferungen an die Schweiz von deren eigenen Transportkapazitäten, auf Schienen und Fluss, abhängig. Ohne die Transportleistungen der Schweizerischen Reederei AG vom Frühjahr 1941 bis zum Herbst 1944, als die Fliegerangriffe und Bombardierungen der Alliierten den Verkehr auf dem Rhein vollständig zum Erliegen brachten, wäre die Brennstoffversorgung der Schweiz in eine kritische Lage geraten. Anlässlich seines Besuches zur Eröffnung des «Schifferhauses» 1943 würdigte General Guisan diese Leistung gebührend.

Auf dem Weg zum internationalen Logistikunternehmen

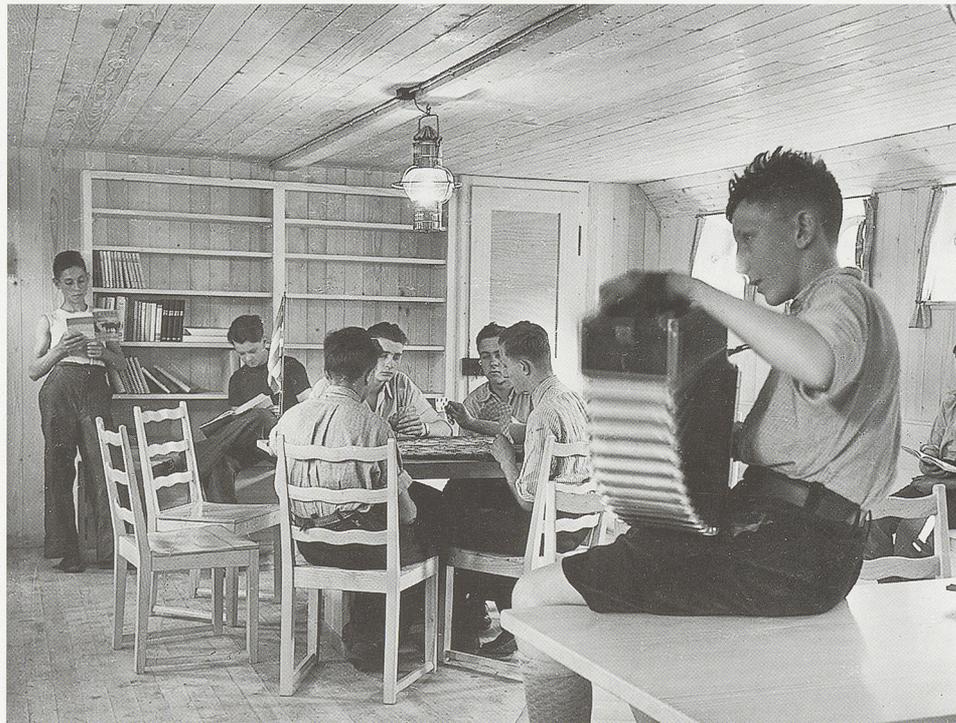
Der sich abzeichnenden kriegsbedingten Verknappung von deutschem und holländischem Schiffspersonal versuchte die Schweizerische Reederei AG durch die Schaffung eines eigenen Ausbildungs-

ganges zu begegnen. Ab 1940 wurden auf der zum Schulschiff umgebauten Kanal-Péniche «Leventina» junge Schweizer in drei Monaten zu Schiffsjungen und anschliessend in einer dreijährigen Lehre auf einem der reedereieigenen Schiffe zu Matrosen ausgebildet. Es dauerte 35 Jahre, bis diese Ausbildung 1975 eidgenössisch anerkannt und zur ersten und einzigen schweizerischen Schifffahrtsschule wurde.

Um nach dem Krieg sofort wieder voll in die Rheinschifffahrt einsteigen zu können, beschäftigte die Schweizerische Reederei AG einen Grossteil ihrer Angestellten, vor allem die schweizerischen Schiffsbesatzungen und die sich in der Ausbildung befindenden Schiffsjungen, in einem Meliorationswerk auf den firmeneigenen Höfen Spittel und Neubrunn bei Langenbruck.

Nach dem Krieg entwickelte sich die Schweizerische Reederei AG kontinuierlich und wurde zu

In der Freizeit wurde der Essraum des Schulschiffes «Leventina» zum Aufenthaltsraum für die Schifferlehrlinge.



einem komplexen Unternehmen im Bereich Gütertransport und Logistik, mit Tochtergesellschaften und internationalen Vertretungen. Wichtigste Stationen dieser Entwicklung waren der Zusammenschluss aller Speditionstochterfirmen unter dem gemeinsamen Dach der «Alpina Internationale Transporte AG» 1954, die Expansion ins Luftfrachtgeschäft durch die Gründung der «Panalpina Welttransport AG» 1960 und 1975 die Fusion mit der «Neptun AG». 1984 wurde der Migros-Genossenschafts-Bund Mehrheitsaktionär und begann den Umbau der SRN von der einst grössten Schweizer Reederei in eine internationale Logistikfirma. Zum Zeitpunkt ihres Verkaufs zu Beginn des Jahres 2000 bestand die einstmals stolze Flotte von bis zu 125 Einheiten gerade noch aus vier Schiffen.

Das Ansehen der «roten Schweizer»

«Wir waren stolz, auf den «roten Schweizern» zu fahren. Am ganzen Rhein wurden wir mit Respekt betrachtet und oftmals auch beneidet. So sauber wie unsere Schiffe war kaum ein anderes. Nur wir Schiffsführer und Matrosen, die wir bei den «Roten» arbeiteten, besaßen einheitliche Arbeitskleidung und eine gute Ausbildung. Wir setzten uns für unsere Reederei ein und machten uns einen Spass daraus, als Erste die Anker zu lichten und sie abends als Letzte zu setzen. Die anderen waren oft neidisch auf unser Können, aber auch weil sie wussten, dass wir für eine Reederei arbeiteten, die sich für uns und unsere Familien verantwortlich fühlte.»

So beschreibt ein pensionierter SRN-Mitarbeiter seine Erfahrungen auf dem Rhein.

Der Respekt, der den «Roten» und ihrer Besatzung den Rhein entlang und in den Häfen gezollt wurde, galt nicht zuletzt der Schweizerischen Reederei AG und ihrer Unternehmenskultur. Die firmeneigene Ausbildung hatte einen guten Ruf, aber besonders beeindruckend waren die Sozialeinrichtungen. Schon 1926 hatte die «Schleppi» eine Betriebskrankenkasse für das Schiffspersonal gegründet, die auch dem übrigen Personal offen stand. 1939 folgte die Gründung einer Pensionskasse für das an Land tätige Personal, und 1953 errichtete

die Schweizerische Reederei AG als erste Rheinreederei auch eine Pensionskasse für ihre Schiffsbesatzungen. Die ein Jahr zuvor eingerichtete Fürsorgekasse für das im Akkord und Stundenlohn beschäftigte Hafenpersonal war ebenfalls einmalig. Aber damit nicht genug: Mit der Gründung der «Stiftung zugunsten des Schiffspersonals» 1943 und der Einrichtung des «Schifferhauses» als Freizeit-Aufenthaltort und Verpflegungsstätte kümmerte sich die Reederei auch um das familiäre Wohl ihrer Mitarbeiter. Die Angliederung eines «Schifferkinderheimes» 1958 war eine logische Folge dieser Haltung.

Die grosse SRN-Familie

«Erfreulicherweise wird die Schifferweihnachtsfeier im Schifferhaus rege besucht. Die Schifferfamilie der SRN freut sich jedes Jahr auf dieses Zusammentreffen unter Freunden ...», steht in einem Bericht der Hauszeitung Leventina zur Weihnachtsfeier 1981. Der Begriff «Schifferfamilie der SRN» ist keine leere Floskel. Er taucht nicht nur in halboffiziellen Berichten, sondern auch in Gesprächen, beim Austauschen von Erinnerungen und im täglichen, zwischenmenschlichen Umgang auf. Dass dem so ist, hängt direkt mit der Firmengeschichte der SRN zusammen. Sie hat viele Lebensgeschichten zusammengeschweisst.

Die ersten Schweizer Schiffer wurden in den 40er Jahren auf der «Leventina» ausgebildet. Es waren blutjunge Burschen aus der ganzen Schweiz, die meisten noch keine 18 Jahre alt. Als Junggesellen arbeiteten sie danach auf den «roten Schweizern». Zwischen den einzelnen Fahrten bot ihnen das Schifferhaus eine Heimat. Hier feierten sie ihre Feste und verlebten sie die Festtage. Gemeinsam wurden sie älter und begannen eigene Familien zu gründen. Anfang der 50er Jahre erzählt die Schifferhaus-Chronik von Hochzeiten, danach werden die Geburtsanzeigen häufiger.

In den ersten Jahren nach der Hochzeit fuhren die Frauen und die Kinder auf den Schiffen mit. Aber mit der Einschulung des Nachwuchses musste nach neuen Lösungen gesucht werden. Im 1958 eröffneten Schifferkinderheim wurden die Kinder

während der Schul-Monate betreut, in den Ferien lebten sie bei ihren Eltern auf den Schiffen. Jeweils zu Ferienbeginn und -ende wurde ein so genannter Schifferkinderzug organisiert, der die Schüler auf dem Rhein, bis hinab nach Rotterdam, verteilte und wieder einsammelte.

Zu Beginn der 80er Jahre begann sich das Schifferkinderheim zu leeren. Zum einen ermöglichten es veränderte Fahrzeiten den Müttern, mit ihren Kindern an Land zu wohnen, zum anderen sank, aus verschiedenen Gründen, das Interesse am Schifferberuf. Heute findet sich unter den Kindern im Schifferkinderheim kein einziges Schifferkind mehr. Aus ähnlichen Gründen wurde auch das Schifferhaus immer weniger genutzt. Vor ein paar Jahren wurde es daher an die Bürgergemeinde der Stadt Basel verkauft, die es seither als Restaurant verpachtet. Geblieben ist die Verbundenheit zweier

Generationen, deren ganzes Familien- und Berufsleben vom Geschick der «roten Schweizer» und dem Selbstverständnis der SRN als nationale Institution geprägt wurde. Für sie geht mit dem Verkauf der SRN mehr als ein Kapitel Unternehmensgeschichte zu Ende.

Quellen

Heinz Herold, 50 Jahre Schweizerische Reederei AG –

Eine Chronik, Basel 1969.

Leventina, Nachrichtenblatt der Schweizerischen Reederei AG, Basel 1947–1960.

Leventina, Nachrichtenblatt der Schweizerischen Reederei und Neptun AG, Basel 1975–1991.

Persönliche Gespräche mit aktiven und ehemaligen Mitarbeitern der Schweizerischen Reederei und Neptun AG.

Ein Bild der Vergangenheit: Ein «roter Schweizer» auf der Bergfahrt von Rotterdam nach Birsfelden.

