

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

Artikel: La época de fundación de la flota helvética de alta mar: una retrospectiva : la bandera suiza en alta mar
Autor: Bachmann, Hans R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-909046>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

La bandera suiza en alta mar



A pesar de que Suiza es un país sin costas, en todos los puertos del mundo encontramos buques que navegan bajo la bandera suiza. La fundación de la flota mercante suiza se remonta al año 1941, cuando ya había estallado la Segunda Guerra Mundial y el abastecimiento del país estaba en peligro.

El deseo de que la bandera suiza coronara buques mercantiles apareció por primera vez hace 150 años. James Funk, emigrante suizo que llegó a los EE.UU. y que fue capitán, le solicitó a los consejeros federales el permiso de izar la bandera suiza en su buque «Wilhelm Tell». El gobierno accedió y le contrató la fabricación de la bandera al Departamento Federal de Defensa.

*Hans R. Bachmann trabajó de oficial y corresponsal extranjero. En 1966, escribió un libro titulado «Schweizer Schifffahrt auf den Meeren» y actualmente trabaja como periodista y redactor en Greifensee.

Un ciudadano estadounidense, que había bautizado a su buque «Helvetia» contó con el mismo privilegio.

*Hans R. Bachmann**

Equipar a los buques con una bandera tenía la ventaja de que la nacionalidad del buque podía protegerlo de la piratería; en tiempos de guerra las naves de las naciones neutrales gozaban del reconocimiento de su estado por parte de las naciones navieras. Pero no fue hasta 1921, en la Conferencia de Tránsito de Barcelona que se reconoció el derecho

de portar su bandera para las naciones sin costa.

Medidas de prevención a la víspera de la guerra

Poco antes de que estallara la Segunda Guerra Mundial, aún se creía poder existir sin propia flota mercante. El 1º de abril de 1938, la asamblea federal dictó un decreto según el cual los consejeros federales tenían derecho a tomar las medidas necesarias para asegurar el transporte y el abastecimiento del país en caso de guerra. En consecuencia, se estableció la Oficina de Transporte durante la Guerra (KTA), supeditada al Departamento Federal de Economía. El objetivo de dicha Oficina era organizar el transporte de las mercancías que llegaban de ultramar. La KTA fletó 15 buques mercantiles griegos – todos ellos grandes y modernos, que navegaban bajo la bandera de su país neutral.

En ese entonces sólo habían dos empresas marítimas suizas, la de André & Cie. de Lausana, que desde 1938 tenía un moderno buque para transportar trigo «St-Cergue» (7600 dwt) que navegaba bajo la bandera panameña y la Schweizerische Reederei AG de Basi-

Navegación suiza de alta mar

La flota mercante suiza actualmente cuenta con 13 buques de carga masiva, 1 buque de cargas varias y 3 buques tanque para vino y agentes químicos. Algunas de las empresas navieras suizas también tienen buques que operan bajo otras banderas. A fines de 1998, habían 319 marineros empleados en los buques suizos, de los cuales 27 eran suizos (el 8.5%). Al mismo tiempo 4 de ellos eran capitanes. De los 48 oficiales, 5 eran suizos. De los 53 ingenieros mecánicos sólo 4 eran suizos, y eso considerando que antes este era un dominio casi exclusivamente suizo.

¿Cuál es la razón por el gran desinterés? Actualmente viajar se ha vuelto muy barato; por lo general los buques mercantes sólo permanecen pocas horas en cada puerto y su sitio de anclaje casi siempre queda en zonas industriales poco atractivas. Los marineros tienen que trabajar físicamente sin importar si hay sol, llueve, o hay tormentas y por ende los sueldos son muy bajos a causa de la globalización. **HB**

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.