

Das Problem der Nahrungsversorgung der Schweiz auf dem Seeweg

Autor(en): **Abegg, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **16 (1943)**

Heft 6

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-561824>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke 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 Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

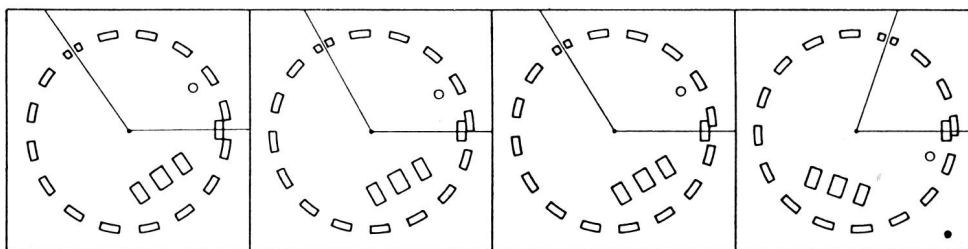


Fig. 20.

Erreicht ein Leuchtstrich den Nachtzeiger zur Hälfte, dann zeigt die Mitte desselben 100 ‰ mehr als der letztgezählte Leuchtstrich, z. B. $20 + 1 = 21 = 2100 ‰$ (Fig. 20, 2°).

Erreicht ein Leuchtstrich den Nachtzeiger zu einem Viertel, so zeigt die Mitte desselben 150 ‰ mehr, z. B. $20 + 1,5 = 21,5 = 2150 ‰$ (Fig. 20, 3°).

Erreicht ein Leuchtstrich den Nachtzeiger zu drei Viertel, so zeigt die Mitte desselben 50 ‰ mehr, z. B. $12 + 0,5 = 12,5 = 1250 ‰$ (Fig. 20, 4°).

Ueberschreitet ein Leuchtstrich den Nachtzeiger um ein Viertel (Fig. 21), um die Hälfte oder um drei Viertel, dann sind vom letztgezählten Leuchtstrich ab zu rechnen:

- 50 ‰ bei einem Viertel,
- 100 ‰ bei der Hälfte,

150 ‰ bei drei Viertel,
z. B. $20 - 0,5 = 19,5 = 1950 ‰$ (Fig. 21).

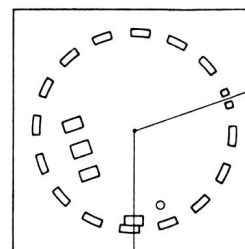


Fig. 21.

Systematische und genügende Uebung führt auch in diesem Gebrauch des Kompasses zu Sicherheit und Raschheit in der Arbeit.

Das Problem der Nahrungsversorgung der Schweiz auf dem Seeweg

Von E. Abegg

Wir wollen für einmal das technische Gebiet verlassen und veröffentlichen nachstehend einige Angaben über die Versorgungslage, bzw. Einfuhr der Nahrungsmittel in die Schweiz seit Kriegsausbruch bis heute, die gewiss auch für die Leser unserer Zeitschrift von Interesse sind.

Vor dem Krieg erfolgte die Einfuhr aus Uebersee unserer Nahrungsmittel und der Industrieprodukte über eine ganze Reihe europäischer Häfen, wie sie eben transport- und tarifmässig am günstigsten lagen. Bei Kriegsausbruch im September 1939 wurden die exponiertesten Häfen (z. B. in Holland und Belgien, aber auch die nordfranzösischen) für die Ein- und Ausfuhr zu Gunsten der südlich gelegeneren aufgegeben und vorwiegend Bordeaux, Marseille und Genua, aber auch die spanischen und portugiesischen Häfen benützt; der Rheinweg war für die Einfuhr ohnehin so gleich nicht mehr benützbar.

Die Schlacht um Frankreich verringerte aber auch diese Ausweichmöglichkeit noch mehr; Bordeaux und Marseille fielen aus und damit zwei vorzüglich eingerichtete Häfen. Von den übrigen wies als nächstgelegener nur Genua gleich gute Lade- und Entladeverhältnisse auf, die übrigen lagen zudem noch viel weiter entfernt.

Trotzdem mussten die Häfen der Pyrenäen-Halbinsel aber aus verschiedenen Gründen gleichwohl benützt werden; dazu kam noch der grosse Nachteil des langen Eisenbahnweges, doppelt nachteilig im Hinblick auf die gegenüber den Eisenbahnen in Frankreich und der Schweiz ungleichen Spurweiten, die ein Umladen der Güter erforderte. Dass durch den langen Landweg die Frachtpreise gegenüber dem Seeweg rasch anstiegen und dadurch auch die Waren unverhältnis-

mässig stark verteuert wurden, musste notgedrungen in Kauf genommen werden. So müssen z. B. Schiffsladungen in Barcelona in spanischen Güterwagen über Port-Bou nach Cerbère (französisch-spanischer Grenzbahnhof) geleitet werden. Ladungen aus Lissabon dagegen gehen in spanischen Wagen über innerspanische Anschlussbahnhöfe im Transit z. B. über Badajos oder Alcantara nach dem internationalen Bahnhof von Canfranc in den Ostpyrenäen. Hier und in Cerbère muss die Ware auf französische Eisenbahnwagen umgeladen werden. Da die iberische Halbinsel über kein sehr dichtes Eisenbahnnetz und demzufolge auch nicht über allzuviel Rollmaterial verfügt, ist der Transitweg mit bedeutenden Zeitverlusten verbunden. Dazu kommt auch, dass sich Spanien seit Beendigung des Bürgerkrieges wirtschaftlich noch nicht erholen konnte, weil seinerzeit auch bedeutende Mengen des Bahnmaterials zerstört oder beschädigt worden waren. Frankreich wiederum, obwohl vor dem Kriege gut ausgerüstet, hat seit dem Waffenstillstand ein grosser Teil seines Rollmaterials anderweitig abgeben müssen.

Unsere Einfuhr über Portugal-Spanien-Frankreich wird somit aus technischen Gründen sehr stark behindert, denn eigene Eisenbahnwagen können wir dorthin keine senden. Das bewirkte denn auch seinerzeit, dass die Schweiz nach langen Verhandlungen einen Autotransportdienst durch Spanien an die französische Grenze eingerichtet hatte, der heute noch mehr oder weniger funktioniert.

Ausser diesen Schwierigkeiten kommen aber immer wieder solche politischer oder ökonomischer Art hinzu; z. B. Ausfuhrverbote in Portugal, Einschränkungen oder Verbote des Transitverkehrs in Spanien,

Zerstörungen oder Unterbrechnungen von Eisenbahnlinien in Frankreich. Das alles bringt immer wieder neues zeitraubendes Umdisponieren oder Warten.

Sind dann unterwegs wieder einigermaßen normale Transportverhältnisse eingetreten, so heisst es die überfüllten Lagerhäuser in *Lissabon* abzubauen. Kein Kinderspiel, wenn man bedenkt, dass dort etliche Tausende von Tonnen Ueberseewaren auf den Abtransport nach der Schweiz warten. Diese lagern auf immobilisierten Schiffen, am Quai, in Lagerhäusern oder dort, wo sie mehr oder weniger gut Platz haben. Das bedeutet aber auf der andern Seite, dass bei neuen Schiffsankünften keine Auslademöglichkeit besteht; die Dampfer müssen oft mehrere Tage warten und damit entstehen Wartegebühren, die wieder dem Warenpreis zugeschlagen werden. Andere Schiffe, die nicht warten können, fahren dann in irgendeinen spanischen Hafen und laden dort aus. Auf diese Art summieren sich die Hemmungen und Schwierigkeiten nur auf diesem einen der uns verbliebenen wenigen Hauptumschlagplätze unseres Importes.

Wenden wir uns dem Mittelmeer zu, vorerst *Barcelona*. Hier ist die Ueberfüllung weniger gross als in *Lissabon*; aber das Fehlen des Rollmaterials macht sich dennoch stark bemerkbar. Immerhin wird das wegen der relativ kurzen Bahnstrecke von *Barcelona* nach *Cerbère* (via *Port-Bou*) einigermaßen wieder gemildert, wodurch auch die Transporte weniger leiden.

Genua war seit Kriegsausbruch dank dem grossen Verständnis der italienischen Behörden unserem Lande gegenüber wohl der wichtigste Einfuhrhafen. Wer ihn in seiner ganzen Grösse kennt, weiss auch um die anhaltenden Bemühungen für den ständigen Ausbau durch die Genueser Hafenverwaltung.

Durch Besprechungen des Bundesrates mit der italienischen Regierung ist es gelungen, ein Abkommen zu treffen, das unserem Lande ein gewisses Recht auf die Benützung des Hafens von *Genua* als Umschlagplatz sichert. Das ist namentlich auch deshalb wertvoll, weil dieser Hafen nahe der Schweiz liegt und die Bahnrouen billige Frachtsätze aufweisen. Solange Italien nicht im Krieg war, konnten auch die von Privatfirmen gecharteten griechischen und jugoslawischen Schiffe in *Genua* einlaufen. Damit konnten die Importeure wiederum mit einigermaßen stabilen Frachtsätzen rechnen, weil sich der Schiffsraum auf fremden Dampfern ständig verknappte und die sog. Raten immer höher wurden.

Durch den Kauf eigener Schiffe seitens des Bundes und privater Firmen wurde gleichzeitig ein schweizerisches Seerecht und damit eine eigene Flotte geschaffen, die heute 12 Schiffe von ca. 70 000 Tonnen Schiffsraum umfasst. Unsere Ueberseedampfer löschen ihre Ladungen, namentlich Getreide und Futtermittel, direkt in *Genua*. Die gecharteten griechischen Dampfer dagegen können nur bis *Lissabon* fahren, wo ihre Waren auf die kleineren schweizerischen oder auch auf portugiesische oder spanische Schiffe umgeladen werden, die dann den Weitertransport nach *Genua* besorgen.

Da *Genua* von der Schweiz aus sehr rasch erreichbar ist, konnte unser eigenes Rollmaterial ohne grosses Risiko dorthin gesandt und die Güter rasch eingeführt werden. Dieser Zustand, d. h. das offene Tor in *Genua*, blieb uns lange erhalten; die schweizerischen und andere neutrale Schiffe konnten mit Erlaubnis der bei-

den kriegführenden Parteien den Hafen von *Genua* noch ständig anlaufen, wodurch unsere Landesversorgung und Industrie immer noch Zufuhren erhielt, deren Wert nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Wegen den vor einiger Zeit erfolgten Bombardierungen *Genuas* durch die englische Luftwaffe entstand auch für uns eine neue Sorge, denn ein nur annähernd gleichwertiger Hafen existiert an der übrigen ligurischen Küste nicht und dennoch wird man notgedrungen denjenigen von *Savona* (westlich *Genua*) benützen müssen.

Aus dieser kleinen Schilderung ist zu ersehen über welche wenige Einfuhrversorgungswege unser Land zur Zeit noch verfügt. Zu diesen technischen Schwierigkeiten kommen aber noch solche administrativer und politischer Art, die der schweizerische Importeur auch noch überwinden muss, bis er seine Ware besitzt.

Bald nach dem Kriegsausbruch 1939 wurde die Blockade der europäischen Küsten proklamiert. Unser Bundesrat stand vor grossen Problemen, wenn er die Ernährung sicherstellen wollte. Damals lag unser Land noch zwischen beiden Kriegführenden. War es dann nach langwierigen Verhandlungen gelungen, mit einer Partei einen Vertrag abzuschliessen, so bemühte sich sogleich die andere zu bremsen, um damit die errungenen Vorteile zu durchkreuzen oder aufzuheben. Trotzdem gelang es unserer Handelsdelegation von England und Frankreich verschiedene Erleichterungen für unsere Einfuhr zu erreichen, indem die englische Regierung eineiteils die Ausstellung der sog. «*Navicerts*» (Verschiffungsbewilligungen) zusicherte und andererseits den von der Eidgenossenschaft gecharteten oder gekauften Schiffen freies Geleite versprach; Frankreich wiederum bewilligte uns das Transitrecht durch sein Gebiet.

Diese drei Vorbehalte stellen den hauptsächlichsten Schlüssel unserer Versorgung dar.

In der Tat, ohne «*Navicerts*» könnten die in Uebersee gekauften Waren nicht verschifft werden, weil die Schifffahrtsgesellschaften die Uebernahme der Ladungen vom Vorhandensein dieses Dokumentes abhängig machen. Würden sie trotzdem auf schweizerischen Schiffen verladen, so riskieren sie bei einer Kontrolle auf der Ueberfahrt beschlagnahmt zu werden, weil dann vermutet werden könnte, dass die Waren nicht für die Schweiz, sondern für einen andern Staat bestimmt wären.

Unsere überseeische Einfuhr und damit zu einem grossen Teil die Ernährungslage, hängt somit — ausser dem immer schwieriger werdenden Transportproblem — davon ab, ob uns das Kriegstransportministerium in London die erforderlichen *Navicerts* ausstellt.

Nachdem sich die Verschiffungsverhältnisse nun einigermaßen stabilisiert haben, ist es Sache unseres Kriegs-Transport-Amtes in Bern, das in erster Linie die Regelung der Zufuhren übernommen hat, dafür zu sorgen, dass die einzelnen zur Verfügung stehenden Häfen so benützt werden, dass in keinem Stauungen entstehen und die übrigen Transportmittel gleichmässig belastet werden. Derart gehen unsere Importe nach *Genua*, *Lissabon*, *Barcelona*, *Bilbao*, ferner auch über *Leixoes*. Jeder dieser Häfen hat seine Besonderheiten, die bei der Wegleitung der Schiffe zu berücksichtigen sind. Wenngleich wir auch vorziehen würden, alle Güter ohne Umlad nach *Genua* zu leiten, so ist das wie-

derum deshalb nicht möglich, weil unsere eigenen Schweizerschiffe nicht ausreichen würden, um alle Importe zu übernehmen, weshalb wir auf die Griechenschiffe angewiesen sind, die aber nur in den portugiesischen Häfen löschen können. Obwohl bei der heutigen Höhe der Frachten ein durch Umladen verursachtes kleineres Mehr verhältnismässig nicht mehr viel bedeutet, so macht sich gegenüber dem vorzüglich eingerichteten Hafen von Genua doch die Zeitdauer bemerkbar, in der unsere Waren umgeschlagen werden.

Die Verhandlungen über unser Zufahren gehören wohl zu den schwierigsten, die man sich überhaupt denken kann; denn Blockade und Gegenblockade stehen sich gegenüber und dazwischen liegen unsere Lebensbedürfnisse.

*

Nebst diesen für uns lebenswichtigen Einfuhren geht aber das eigene Anbauwerk im Lande weiter. Auch dieses Jahr sind weitere grosse interne Anstrengungen erforderlich, um unsere Ernährung sicherzustellen. Der Plan Wahlen sieht denn auch eine nochmalige Vergrösserung der bereits geschaffenen Anbaufläche vor, worüber schon die Tageszeitungen eingehend berichtet haben.

Ein Nachrichtentrupp dringt in Belgrad ein*

Von Wm. Kinzel in einem Führ.-Nachr.-Rgt.

Mit den ersten Stosstrupps über die Donau

Ich habe als Führer einer der Nachrichten-Erkundungstrupps am 10. April 1941 den Auftrag erhalten, die Verstärkerämter Mitrovica, einem Städtchen nördlich Belgrad, und Belgrad selbst zu erkunden, zu besetzen und zu halten. Ausserdem fallen unter diesen Auftrag die Sicherstellung etwaiger Schalt-, Kabel- und Leitungsunterlagen. Der Trupp besteht ausser mir aus einem Unteroffizier, 9 Mann, 2 Kraftfahrern, 1 zugeordneten technischen Beamten, 1 Lkw. und 1 Pkw. Am 10. April gegen 10 Uhr setzt sich die Einsatzgruppe in Marsch. In dem befohlenen Zielort Wildon tut an der Schaltstelle bereits einer unserer Trupps Dienst. Noch eine Nacht Ruhe, während der die Panzerwaffe in Agram eindringt, dann werden die Trupps sofort eingesetzt.

Während der ursprüngliche Einsatzbefehl ein von Norden her vorstossendes Erkunden vorsah, wird durch das schnelle Vordringen deutscher Truppen nach dem Innern Serbiens eine Aenderung notwendig. Da ein rechtzeitiges Eintreffen in Belgrad von Norden her kaum gewährleistet werden kann, wird mir freigestellt, von wo ich nach Belgrad hineinstosse. Als Anhaltspunkte werden mir grosszügig die Länder Ungarn, Rumänien, Jugoslawien angegeben.

Dann mal los! Von nun an gibt es für mich und all meine Kameraden nur noch ein Ziel, das unter allen Umständen zur rechten Zeit erreicht werden muss: das Verstärkeramt *Belgrad*. Ich kann mir einen Begriff machen, wie wichtig dieser Erkundungsauftrag in Ser-

Auf diese Art, nach aussen und nach innen, wird von unseren Behörden für die Sicherung der Ernährung ständig gesorgt. Wir neigen ja sonst so leicht zur Kritik (vor allem beim Brotkorb...), aber hier muss jeder dankbar anerkennen in welch grosszügiger Art schon vor und erst recht seit dem Kriege für unsere Ernährung gesorgt worden ist und wird. Und die Schwierigkeiten werden nicht kleiner, sie wachsen stets mit jedem Tag; aber dennoch dürfen und müssen wir Vertrauen haben und dafür danken, dass uns nebst dieser steten Vorsorge ein gütiges Geschick bisher verschont hat, in den Weltenbrand hinein gerissen zu werden.

Es ist deshalb nur eine kleine Dankeschuld, wenn die Schweiz ihre Tradition der humanitären Werke auch in diesem Kriege so weit es ihre bescheidenen Kräfte vermögen fortsetzt. Die Unterstützung des Komitees vom Internationalen Roten Kreuz in Genf, die Uebernahme der Interessenvertretung der kriegführenden Staaten, aber auch — um im Rahmen dieses Artikels zu bleiben — die Mithilfe bei der Linderung der Not in Frankreich und die Kinderhilfsaktion für dieses Land, sind sichtbare Werke bester schweizerischer Ueberlieferungen. Sie fortzuführen sei eine edle und innere Aufgabe unseres Volkes inmitten des so viele andere Kulturwerte zerstörenden Weltenbrandes.

biens Hauptstadt für den gesamten Einsatz ist, hatte ich doch das Glück, schon einmal an einem gleichen Auftrag in einer europäischen Hauptstadt teilzunehmen: Paris. Gestern Paris, heute Belgrad! Tempo dieser einmaligen, gewaltigen Zeit!

Die Marschstrecke wird festgelegt. Aufsitzen! Freudige Erwartungen in uns allen. Der besseren Strassenverhältnisse wegen habe ich den Weg über Budapest-Szeged gewählt und will dann dort an Ort und Stelle sehen, wie wir am besten weiterkommen. Gegen 15 Uhr überschreiten wir die deutsch-ungarische Grenze. Der Schlagbaum ist hochgezogen, kein Posten oder Zöllner ist weit und breit zu sehen. In den ersten Dörfern Ungarns empfängt uns Jubeln und Winken. Man bringt uns Erfrischungen, Brot und Schinken. Bei Moravita überschreiten wir dann gegen Mittag des Ostersonnabends die jugoslawische Grenze und befinden uns nun im Feindgebiet. Und da sehen wir auch schon die ersten Spuren der Kämpfe. Links und rechts unserer Strasse sind noch heftige Kämpfe im Gange, Stukas sind noch an der Arbeit und selbst Luftkämpfe bekommen wir noch zu sehen.

Noch sind es 80 Kilometer bis Belgrad. Noch immer haben wir keine Nachricht erhalten, dass Belgrad genommen sei. Vor uns sehen wir Fahrzeuge über Fahrzeuge, eine endlose Kolonne.

Hier kann nur Frechheit siegen. Der Zeiger des Tachometers, der in den letzten 20 Stunden kaum unter 80 gesunken ist, geht etwas herunter und nun überholen wir eine Kolonne nach der anderen. Es ist wahrlich ein Wettrennen der Truppen um den ersten Einmarsch in Belgrad. Und nach ungefähr 2 Stunden fahren wir — weiss Gott, wie wir es geschafft haben! — an der Spitze aller Truppen. Unser Sonderausweis hat uns geholfen.

* Abdruck mit freundlicher Erlaubnis der Schriftleitung der «Deutsche Nachrichtentruppe (Die F-Flagge)», Zeitschrift für die Nachrichtentruppe und Truppennachrichtenverbände des Heeres, der Luftwaffe und der Waffen-SS.

