

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

**Band:** 16 (1940-1941)

**Heft:** 30

**Artikel:** Kriegswirtschaft für den Soldaten

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-712450>

#### **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:** 19.01.2026

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

## Kriegswirtschaft für den Soldaten

(-g.) Es geht uns keineswegs darum, den Soldaten mit Problemen der Kriegswirtschaft vollzustopfen. Wir meinen lediglich, daß in diesen schweren Zeiten, da an uns alle derart große Anforderungen gestellt werden, anderseits jeder von uns das Recht hat, über die wirkliche Lage wahrheitsgemäß aufgeklärt zu werden. Dieser Aufklärung dient unser Artikel.

Man vergleicht unser Land zu Recht mit einer belagerten Festung. Die Kriegsergebnisse des vergangenen Jahres haben uns die seit Kriegsausbruch 1939 übriggebliebenen spärlichen «Zufuhrlücken» noch vollends zugestopft. Was noch an Zufuhren hereinkam und hereinkommt, ist ein Minimum dessen, was wir einst in Friedenszeiten für unsere Ernährung benötigten. Eine kleine Lageskizzierung wird diese Feststellung in jeder Hinsicht bestätigen.

Der deutsche Vormarsch im Westen 1940 hat für uns sämtliche Atlantikhäfen Hollands, Belgiens und Frankreichs in Wegfall gebracht. Wenn auch nur der geringste Teil unserer Zufuhren in diesen Häfen umgeschlagen wurde, so war es eben doch eine bestimmte Menge, deren Ausfall uns in diesen Zeiten doppelt empfindlich trifft. Unmittelbar nach dem Zusammenbruch Frankreichs und dem kurz vorher vollzogenen Kriegseintritt Italiens, suchten unsere Wirtschaftsbehörden die Importen für unser Land auf neuen Grundlagen zu organisieren.

Hier ist einzuschalten, daß ein Land, dessen innere Struktur seiner Regierungsform eine bereits in Friedenszeiten weitgehende Anpassung seiner Wirtschaft an die Forderungen des Krieges erlaubt (Autarkie in der Versorgung und Rationierung), naturgemäß im Vorteil ist jenen gegenüber, die, wie die Schweiz, die Ueberführung der Friedenswirtschaft in die Kriegswirtschaft faktisch erst am ersten Kriegstage vollzogen. Wir werden darüber noch am Schlusse des Artikels zu sprechen kommen.

Da durch die Feindseligkeiten im Mittelmeer auch unser größter Umschlagshafen — Genua — praktisch jeglichen Wert für Zufuhren an uns verlor, kam die Versorgung unseres Landes mit lebenswichtigen Verbrauchsgütern in eine äußerst prekäre Lage. Obschon Italien den Hafen von Genua nach wie vor in großzügiger Weise für unsere Bedürfnisse freigab, war infolge der nunmehr ungehinderten englischen Blockadekontrolle nicht mehr an eine Benützung zu denken.

Das Hauptgewicht unserer Importe wurde demzufolge zwangsläufig nach Portugal (Umschlag) und Spanien und Frankreich (Transit) verlegt. Doch begann es unmittelbar nach dem Eintreffen der ersten Transporte zu hapern. Die auf Sabotageakte zurückzuführende Brückensprengung auf französischem Gebiet nahe der Schweizergrenze ist noch in aller Erinnerung. Sie unterbrach den kaum begonnenen Zufuhrstrom für längere Zeit völlig. Kaum war dieses Hindernis wieder behoben, türmten Naturkatastrophen in Spanien und Frankreich neue, nahezu unüberwindliche Widerstände auf. Dazu kam ferner empfindlicher Lokomotiven- und Güterwagenmangel in Spanien und Frankreich. Spanien allein hat durch den Bürgerkrieg weitaus mehr als die Hälfte seines Eisenbahnwagenparks inklusive Lokomotiven verloren.

Zum Abschluß dieser «Pechserie» erließ Portugal ein generelles Ausfuhrverbot und kurz danach Spanien eine durchgehende Transitsperre. Dabei war es absolut unwesentlich, daß die Portugiesen nach gewisser Zeit

das Ausfuhrverbot wieder aufhoben, wenn die Transporte anderseits an der portugiesisch-spanischen Grenze doch wieder abgestoppt wurden. An dieser Grenze liegen heute noch Hunderte von Tonnen für uns dringend notwendiger und von uns größtenteils bezahlter Verbrauchsgüter «eingefroren» und sind kaum mehr freizubekommen. Denn wir haben keinen Grund anzunehmen, daß die auf britischen Druck hin erfolgte spanische Transitsperre in nächster Zeit aufgehoben oder nur gelockert werden könnte, wenn man weiß, daß den ausgepowerten Spaniern hierfür als Gegenleistung Getreide offeriert wurde.

Nach dem Versagen dieser Importmöglichkeiten blieb uns noch der Balkan.

Seitdem sind wir von allen Seiten hermetisch abgeschlossen — wir wurden zur belagerten Festung.

Erschwerend für diese ohnehin verzweifelt ungemütliche Lage wirkt sich außerdem das britische Mißtrauen für schweizerische Importe aus. Seit Monaten bewilligt England für Frachten mit Ziel Schweiz nur noch ungerne Navicerts. In der Versorgung unseres Landes erstrebt England das für neutrale Staaten postulierte «2-Monate-Lager», d. h. es möchte für uns laufend nur noch Minimalvorräte für zwei Monate freigeben.

Hunderte von Tonnen Lebensmittel liegen in sogenannten Zufluchtshäfen fest und wurden z. T., wie an der spanisch-portugiesischen Grenze, eingelagert. Sie verderben, verschimmeln, werden zerstört oder gehen sonstwie zugrunde — ohne daß irgendwie Gegenmaßnahmen getroffen werden könnten. Und kommt unter Umständen wieder ein Transport nach überfälliger Zeit über unsere Grenzen, dann ist in erster Linie damit zu rechnen, daß die Ware qualitativ kolossal gelitten hat.

C'est la guerre!

Das ist der Krieg, der uns hier seinen unerbittlichen Willen aufzwingt — der uns mit hartem, erbarmungslosem Würgegriff gepackt hat.

Können wir nichts dagegen machen?

Müßige Frage. Wir haben den Krieg kommen sehen und haben entsprechend vorgesorgt. Obschon wir unsere Friedenswirtschaft erst im allerletzten Augenblick auf die Bedürfnisse des Krieges umstellten, waren wir doch weitgehend gewappnet. Tausende von Tonnen Lebensmittel und anderer Produkte wurden von Behörden und Privaten — vom Felsenkeller zum Usego-Lagerhaus bis in den Privathaushalt — eingelagert und aufgestapelt. Gewiß, es wurde auch gesündigt, aber im großen und ganzen hat's geklappt. Sogar so gut geklappt, daß wir uns bis dato fast ausschließlich aus eigenen Vorräten ernährt und versorgt haben.

Nunmehr aber ist unsere Lage, in kurzen knappen Worten ausgedrückt, folgende:

Jegliche Freiheit im Außenhandel ist ausgeschaltet. Wir sind vor die Notwendigkeit gestellt, Waren um jeden Preis und unter allen Umständen in die Schweiz zu bringen, alles zu versuchen, um unsere Ernährung zu sichern. Neben dem bewaffneten Schutz unserer Grenzen ist die Sicherstellung von Versorgung und Ernährung das Primäre. Wenn es uns bis jetzt noch gut gegangen ist, kann dies aber noch keineswegs eine Gewähr für weiteres Wohlergehen sein, wenn wir die «Geschichte» nicht selbst in die Hände nehmen.

Das ist der Zeitpunkt, wo auch wir Soldaten anpacken müssen. Wir alle haben schon vom «Plan Wahnen», von der sogenannten «Anbauschlacht» gehört. Wenn wir alle, mit unserem guten Willen, mit unserer

Energie kameradschaftlich, soldatisch zusammenhalten und zusammen werken, dann wird auch diese Zeit glücklich vorübergehen. Sieben magere Jahre können zu sieben Jahren des Segens werden, wenn gemeinsame Sorgen uns einig machen.

Wir schließen unsere Betrachtung mit der Hoffnung, daß kommende Zeiten, und mögen sie noch so schwer sein, ein hartes, soldatisches und einiges Schweizervolk finden mögen, das sich und seinen Traditionen Ehre einlegt.

## Offiziersbund zur Bekämpfung des Alkoholismus in der Armee

Die vielen Zuschriften, die unsere Zentralstelle von den Empfängern der Zirkulare erhält, beweisen das Interesse, das der Sache allseitig entgegengebracht wird.

Sie zeigen aber auch, wie scheinbar gebildete Menschen beim Lesen der Verpflichtung:

«Ich verpflichte mich, während des Militärdienstes — solange ich die Uniform trage — keinen Alko-

hol zu genießen. Ich tue das als Beispiel für Kameraden und Untergebene. Meine Erklärung ist gültig, bis ich sie widerrufe.»

ausrufen: «Um Gotteswillen! dann wäre ich ja Abstinent. Da muß ja alle Welt glauben, ich sei ein Säufer und könnte mich nur durch diese Erklärung, diese Verpflichtung halten.»

Wäre dem wirklich so: alle Hochachtung vor dem Betreffenden! Wem es gelungen ist, sich innerlich durchzuringen, daß er glaubt, seine Unterschrift geben zu können, dem gebührt Achtung — nicht Verachtung.

Bei dem Mitarbeiter des Offiziersbundes handelt es sich aber gar nicht um eine solche heroische Tat. Bei ihm ist es der *persönliche Einsatz* eines Mannes, der etwas erreichen will. Er will den Kristallisierungspunkt bilden für alle diejenigen, welche gleichen Sinnes sind, auch wenn sie mit andern Mitteln arbeiten wollen. Sie sind als Helfer ebenso willkommen.

*Offiziersbund zur Bekämpfung*

*des Alkoholismus in der Armee*

Zentralstelle: Basel 1

Postfach 91.

## Nachtpostflug

Zwanzigstes Jahrhundert — Das Jahrhundert der Glanzleistungen und Rekorde von Wissenschaft, Technik und Sport. Ein Ereignis überbietet das andere; die Menschen streben und jagen nach Erfolg und Ruhm. Niemand kommt zur Ruhe in diesem Drang nach Neuem und Besserem. Ist es da noch verwunderlich, daß der Luftverkehr in den letzten Jahren einen so gewaltigen Aufschwung genommen hat? Nein, bestimmt nicht. Heute, in der Zeit des bittern Existenzkampfes ist Zeit ein kostbares Gut. Jede Minute bedeutet Geld. So kommt es, daß sich täglich Tausende von Menschen auf den Luftverkehr verlassen und von seinen Vorteilen zu profitieren wissen. So ehrfurchtig man noch vor 20 Jahren einem schwerfälligen «Aeroplan» betrachtete, so selbstverständlich setzt man sich heute in ein modernes Schnellflugzeug und weiß, daß man in wenigen Stunden am Ziel ist, während man mit der Eisenbahn für die gleiche Strecke mindestens das Fünffache an Zeit brauchen würde. Es ist unzweifelhaft ein großes Verdienst unserer Flugzeugmotoren, Instrumenten- und Radiokonstrukteure, daß man heute im 250-Stundenkilometer-Tempo so sicher und bequem reisen kann. Welchen Umfang die Leistungen der Luftfahrt bereits angenommen haben, weiß bestimmt jeder.

Wenn auch heute, durch den Krieg bedingt, die schweizerischen Flugzeuge nur noch auf der kurzen Strecke Zürich—München eingesetzt sind, wodurch unser Land den Anschluß an das europäische Flugnetz findet, wird die Zeit des Friedens kommen, wo unsere Flugzeuge den Anschluß an das gesamte internationale Netz wieder sicherstellen. Auch die Nachtpostlinie wird ihren Betrieb wieder aufnehmen, sobald die Friedenglocken ertönen.

So einfach es aber für den Laien von außen erscheinen mag, einen Luftverkehr, bei dem Sicherheit das höchste Gebot ist, regelmäßig und pünktlich durchzuführen, so kompliziert ist die Sache in ihrer Wirklichkeit. Gute Flugzeuge und ausgezeichnete Piloten sind wohl die wichtigste, nicht aber die einzige Bedingung zur Durchführung eines sicheren Luftverkehrs. Stärker Nerven der Piloten und genaue statistische Berechnungen der Flugzeugkonstrukteure können nur dann zu einer hochwertigen Flugsicherheit beitragen, wenn dem

Unternehmen eine mustergültige Bodenorganisation des Flugsicherungsdienstes zugrunde liegt. Ohne einen solchen Dienst wären die europäischen und die großen transkontinentalen Hochstraßen der Luft, die über Länder und Meere hinwegführen, gar nicht denkbar. Um einmal zu zeigen, was alles notwendig ist zur Erzielung einer maximalen Flugsicherheit, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit, soll an dieser Stelle von den diesbezüglichen Organisationen auf einem Flugplatz erster Klasse kurz die Rede sein.

Um einen reibungs- und gefahrlosen Verkehr der Flugzeuge über und auf dem Flugplatze zu gewährleisten, sind Reglemente, Signal- und Verkehrsvorschriften erschienen, die über das Verhalten der Maschinen in der Luft und auf dem Boden genau orientieren. Die Kontrolle über die Handhabung dieser Vorschriften besorgt die Flugpolizei. Der Platz selbst ist am Rand durch gelbschwarze Signale markiert, so daß die Brauchbarkeit der Rollfläche aus der Luft leicht ersichtlich ist. Nachts werden diese Marken durch gelbe Lichter ersetzt, vorübergehende Hindernisse auf der eigentlichen Flugpiste müssen, um keine Gefahr für Menschen und Material zu sein, ebenfalls bei Tag und bei Nacht gut sichtbar markiert werden. Eine wichtige Einrichtung für startende und laufende Flugzeuge ist der Windrichtungsanzeiger. Es dürfte bereits bekannt sein, daß die Flugzeuge immer gegen den Wind landen und starten. Die Gründe dazu sind kürzere Start- bzw. Ausrollstrecken. Dieser Windrichtungsanzeiger bestand bis heute hauptsächlich aus einem von allen Seiten gut sichtbaren gehüllten Windsack. Dieser erfüllte bei Tag seinen Zweck sehr gut, versagte aber seinen Dienst bei den immer häufiger durchgeführten Nachtflügen. Es wurde deshalb international geregelt, daß der Windrichtungsanzeiger in Zukunft aus einem horizontalen drehbaren T bestehen soll, das nachts beleuchtet werden kann. Das Landungs-T hat einen ferngesteuerten Motor und kann so vom Verwaltungsgebäude aus bei Windstille in die sog. Normallage (festgelegte Start- und Landungsrichtung bei Windstille) gebracht werden, während es sich bei Wind frei in die Windrichtung stellt und den Flugzeugen immer die notwendige Orientierung über Start bzw. Anflug gibt.