

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 20 (1944-1945)
Heft: 33

Artikel: Die Schweizerflagge zur See
Autor: Fritschi, O.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-711359>

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: 15.01.2026

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

artigen Fällen ist selten großer Schaden angerichtet worden.

5. Ist Warnung durch Funk möglich?

Scheinbar ist dies sehr einfach, in Wirklichkeit aber unmöglich durchzuführen. Die unser Gebiet überfliegenden Formationen und einzelne Flugzeuge wechseln ihre Wellenlängen immer wieder. Ihnen eine Warnung zukommen zu lassen, ist ausgeschlossen. International läßt sich die Sache nicht regeln. Ein Flugzeug braucht seine Funkapparatur für eine ganze Menge anderer Aufgaben. Wäre Warnung durch Funk aber möglich, so würde sie auch vom Gegner des einfliegenden

Verbandes nach Belieben angewendet, um diesen irrezuführen.

Alle Schutzmaßnahmen sind sehr problematisch und haben auf alle Fälle nur dann Aussicht auf Erfolg, wenn sie auffällig sind und dem Auge des Fliegers durch besonders günstiges Wetter sichtbar gemacht werden. Besatzungen, die bei uns bewußt angegriffen haben, taten dies in der vollen Ueberzeugung, über deutschem Gebiet zu sein. Den besten Schutz für uns bieten die Weisungen, die neuerdings an die amerikanischen Flugzeugbesatzungen gegeben worden sind. Die Zusicherungen von General Spaatz hinterließen den ein-

deutigen Eindruck, daß man alles tun werde zur Vermeidung der Wiederholung von Bombardierungen. Die amerikanischen Offiziere haben mit großer Offenheit und erfüllt von Verantwortungsbewußtsein gesprochen. Wir haben keinen Grund, daran zu zweifeln, daß sie alles mögliche tun werden, um weitere Fälle zu vermeiden. Die jungen Flieger haben eine wirklich schwierige Aufgabe zu lösen. Unsere Grenzzipfel bedeuten für sie nur kleinste Gebiete. Sie haben einen außerordentlichen Dienst zu erfüllen und nur wenige kehren nach 25 bis 30 Einsätzen wieder in ihre Heimathäfen zurück.

Die Schweizerflagge zur See

Von der schweizerischen Hochseeflotte soll hier einmal die Rede sein. Von der Flotte unseres Binnenlandes, die noch vor wenig Jahren für die meisten Schweizer und Ausländer ein total unbekannter Begriff war, die aber heute die Weltmeere befährt und allein befähigt ist, heute, wo die Schiffe des Großteils der historischen Seefahrernationen nicht für den Aufbau und für friedliche Zwecke, sondern für den Krieg und damit die systematische Zerstörung gigantischer Kulturwerte eingesetzt werden, unserem kleinen Lande die nötigsten Lebensmittel und Rohstoffe aus Uebersee zuzuführen. Die schweizerische Schifffahrt ist fast über Nacht zur Lebensfrage für uns geworden, sie ist aber auch eine Frage des handelspolitischen Prestiges und Zweck, unsere Stellung in der Welt weiterhin zu verbessern. Wir haben der Welt kundgetan, daß wir über alle Schrecknisse des wahnsinnigen Krieges hinweg die Meere befahren, daß wir nicht zusammengebrochen sind, **daß wir aufgebaut haben**. Der Krieg hat auch uns allen viel Negatives gebracht, die Bürde des Aktivdienstes, die Mobilisationsschulden, die kleinen Rationen, die Materialknappheit und vieles mehr. Er hat uns aber auch, wenn auch geboren aus der Not, Positives gebracht und **die Aktivposten, das Erfreuliche aus schwärer Zeit**, gilt es zu erkennen. Reden wir nicht immer nur von Sorgen und Nöten, seien wir dankbar für das tägliche Brot im weitesten Sinne und stärken wir uns an dem, was wir gezwungen durch den Krieg aus eigener Kraft geschaffen haben! Der Oberbefehlshaber unserer Armee hat unlängst den Eisenbahnern hohe Anerkennung gezollt und damit die Leistungen der Transportarbeiter- und Transportorganisationen gewürdigt, zu welchen zweifellos die Schweizerflotte zu rechnen ist. Deshalb und weil die schweizerische Hochseeflotte ein absolutes Positivum unserer «Kriegsgeschichte» ist, soll auch zum Soldaten kurz darüber gesprochen werden:

Zuerst sei festgehalten, daß die Schweiz seit jeher eine viel größere Verbundenheit mit dem Seeverkehr hat, als viele andere europäische Staaten, die direkt ans Meer grenzen. Das erhellt schon die Tatsache, daß die Schweiz vor dem Kriege rund 2¼ Millionen Tonnen Güter pro Jahr auf dem Seewege importierte, aus kontinentalen und überseeischen Ländern. Noch vor zwei Jahren, im 1. Quartal 1943, importierte unser Land Güter im Ausmaße von 850 000 Tonnen im Werte von 57 Cts. per kg, währenddem wir im gleichen Zeitraume rund 78 000 Tonnen Güter exportierten im Werte von 481 Cts. per kg, wovon ein wesentlicher Teil im Seeverkehr. Die wenigen Zahlen zeigen nicht nur einen ausgesprochen intensiven Außenhandel, bei welchem zwischen Ein- und Ausfuhr (Wertverhältnis 1 : 9) eine recht interessante Proportion herauszulesen ist, sondern lassen uns die oft gehörte Frage, ob die Schweiz in der Nachkriegszeit eine wirtschaftliche Berechtigung habe (lies: oder ob sie sich vom Großwirtschaftsraum einer Großmacht abhängig machen soll), bedenkenlos bejahen. Erinnern wir uns bei Beleuchtung unserer Hochseeflotte auch daran, **daß wir seit Jahren den Rhein befahren** und uns damit nicht nur eine Frachtverbilligung, aber vor allem einen unabhängigen Zu- und Abfuhrweg geschaffen haben. Wir hatten also seit langem das Recht, unabhängig von fremden Schienen und Wegen auf dem Rhein ab Rotterdam und Amsterdam, mit eigenen Schiffen zu fahren, wobei uns die Frachten nicht etwa von den fremden Staaten und Reedereien, sondern durch das Verhältnis von Angebot und Nachfrage diktiert werden. Außerdem: Basel ist als Einfalltor der Schweiz gar nicht ungünstiger gestellt, als irgendein anderer Seehafen. Die Distanz des Schifffahrtsweges Basel-Nordsee beträgt rund 840 km. Es hat sich beispielsweise vor dem Kriege ein eigentlicher Konkurrenzkampf entwickelt zwischen Mar-

seille, Genua und Basel mit dem Resultat, daß Marseille und Genua ihre Bahnfrachten wegen der billigeren Rheinschifffahrt reduzieren mußten, was natürlicherweise unseren Zufuhren über die Mittelmeerhäfen zum Vorteil gereichte. Nur ein Beispiel von vielen: Es bestand ein scharfer Konkurrenzkampf zwischen deutschen und österreichischen Bahnen und dieser Wettstreit hat interessanterweise unseren Zucker aus der Tschechoslowakei verbilligt, weil wir nämlich dem Konkurrenzkampf ausgewichen sind und den tschechischen Zucker weder über die deutschen noch österreichischen Bahnen, sondern über die Elbe nach Hamburg dirigierten und von dort via Nordsee und Rhein nach Basel gebracht haben. Heute ist zufolge der Kriegsergebnisse die Rheinschifffahrt vorübergehend schwer gedrosselt oder ganz verunmöglicht; sie muß aber erwähnt werden, weil sie nach dem Kriege ihre Rolle wieder spielen wird und weil die Rheinschifffahrt als Mutter unserer Hochseeflotte anzusprechen ist.

Schon 1864 haben schweizerische Kaufleute beim Bundesrat den Wunsch eingebracht, man möchte die Schweizerflagge zur See einführen. Schon damals hat der Bundesrat richtig vorausgesehen und sich Rechenschaft darüber abgelegt, daß in einem kommenden Kriege die Schweiz nicht erwarten dürfe, vom Auslande versorgt zu werden, wenn wir nicht selbst alles mögliche unternehmen, um unsere Versorgung zu sichern. Das Recht zur **Hochseeschifffahrt** ist der Schweiz in der Folge an der Flaggenkonferenz in Barcelona im Jahre 1921 zuerkannt worden. Im Jahre 1940 hat sich die Erkenntnis endgültig durchgerungen, daß wir ohne eigene Hochseeflotte die Landesversorgung nicht aufrecht erhalten könnten. Ein schweizerisches Seerecht, d. h. die Verankerung des Rechtsverhältnisses zu den andern Seefahrernationen, ist innert kürzester Frist geschrieben worden. Die Schweizerflagge wurde geschaffen, die bezeugt, daß auf dem sonst neutralen und

staatenlosen Meere in unserem Falle und auf unseren Schiffen das schweizerische Recht gilt. Durch diese Seegesetzgebung ist die internationale Stellung der Schweiz erweitert und verstärkt worden.

Die anschließende Beschaffung des nötigen Schiffsraumes, d. h. der Ankauf der Schiffe, war ein schweres Stück Arbeit, die riesigen Schiffsversenkungen im Jahre 1941 verknäpften die Tonnage und erhöhten die Preise in gleicher Weise. Klar ist auch, wer noch Schiffe für friedliche Zwecke hatte, wollte lieber mit diesen hohe Frachten am schweizerischen Außenhandel verdienen, als sie uns verkaufen. Nur interessehalber sei erwähnt, daß vor dem Kriege ein großes Frachtschiff rund ½ Million Franken kostete (12—15 BRT). In diesem Kriege haben und mußten wir z. B. ein Schiff kaufen, das im Jahre 1898 gebaut wurde, das den Burenkrieg mitgemacht hat, das 1914 für Australien und England eingesetzt war, das im Mittelmeer durch ein Unterseeboot versenkt und wieder gehoben wurde, das dann für 220 000 Franken hätte verschrottet werden sollen, das im abessinischen Krieg aber wieder gefahren wurde und zuletzt von uns für rund 9 ½ Millionen Schweizerfranken übernommen worden ist. Trotzdem ist die finanzielle Frage nicht von großer Bedeutung und ebenso unrichtig ist der Einwand, daß sich die Kapitalinvestition nicht rentiere, da wir im Frieden keine Schiffe brauchen auf den Meeren. Es verhält sich aber in der Tat mit unserer Hochseeflotte wie mit unserer Armee. Im Frieden brauchen wir auch diese nicht, **im Kriegsfall aber sind Armee und Hochseeschiffe nur einsatzbereit, wenn wir sie schon im Frieden hatten.** Man darf auch nicht der Ansicht huld-

gen, die da sagt, man solle keine Dinge anrühren, die uns nicht angestammt seien, im Gegenteil, wir müssen neue Dinge anrühren, **müssen uns mit neuen Problemen befassen, um als Staatswesen jung und lebenskräftig zu bleiben.** Es ist z. B. auch ein großer Unterschied, ob ein Schiffsmotor von Sulzer, der die U.S.A. interessieren könnte, direkt mit einem ankommenden Schiff vordemonstriert werden kann, als wenn man ihn auf Grund von Prospekten verkaufen sollte.

Die Flotte, welche gegenwärtig in der schweizerischen Ueberseeschifffahrt eingesetzt ist, besteht heute, nachdem im Verlaufe des Krieges die beiden Dampfer «Albula» und «Generoso» mit zusammen 2657 Bruttoregistertonnen (BRT) versenkt worden sind, aus folgenden Schiffen:

Calanda	4163 BRT
Eiger	4386 BRT
Maloja	1788 BRT
St. Cergue	4260 BRT
Zürich	1928 BRT
Chasseral	2928 BRT
Lugano	6941 BRT
Säntis	4394 BRT
St. Gotthard	5461 BRT

Diese Schiffe, mit zusammen 36249 BRT, sind z. T. Eigentum des Bundes und z. T. verschiedener schweiz. Reedereien. Ihre Gesamttonnage genügt, um die der Schweiz gegenwärtig von den Alliierten erlaubten Zufuhren im Transit durch Frankreich ab Lisbonne/Barcelona via Cerbère einerseits und ab Toulon andererseits unter Berücksichtigung der Transportkapazität der spanischen und französischen Bahnen zu beschaffen. Außer diesen Schiffen stehen im Dienste unseres Landes die

folgenden, unter griechischer Flagge fahrenden Schiffe:

Helene Kulukundis	5548 BRT
Master Elias Kulukundis	5548 BRT
Mount Aetna	4230 BRT
Stavros	4853 BRT
Kassos	5215 BRT
Marpessa	5476 BRT
Nereus	5205 BRT
Thetis	4123 BRT

Es fehlt uns also zurzeit nicht an Schiffsraum, wohl aber an der Möglichkeit, die einlaufenden Ueberseegüter ab europäischen Häfen rasch ins Land zu bringen.

Die Frage nach Beibehaltung der schweizerischen Flagge zur See ist, wie schon erwähnt, zu bejahen. Gestützt darauf wird es uns nach dem Kriege möglich sein, an allfälligen Verhandlungen über internationale Frachtverständigungen teilzunehmen und ein Mitspracherecht zu besitzen. Die Erhaltung der Schweizerflagge zur See ist aber auch von allgemein volkswirtschaftlicher Bedeutung. Sie schafft neue Beziehungen zu vielen Ländern, eröffnet Möglichkeiten für junge Schweizer im Ausland, sei es zur See auf dem Schiff, sei es in befreundeten Organisationen, tätig zu sein. Die Schiffe tragen unseren Namen in ferne Gegenden und werben für uns. Niemand kann es verantworten, ein mit unendlich viel Mühe und Arbeit neu erschlossenes Tätigkeitsfeld nach dem Kriege zum Verschwinden zu bringen, nachdem diese Tätigkeit die Schweiz bis heute vor Hunger bewahrt hat. Er wäre sonst gleichzustellen dem Einsichtslosen, der nach dem Kriege die Schweizerische Armee abschaffen will, die uns bis heute und — so hoffen wir — fernerhin den Krieg von unseren Grenzen ferngehalten hat.

Four. Osc. Frittschi.

Invasion Norwegens?

(Dr. E. B.) Trotz der kürzlich vom deutschen Reichskommissar in Norwegen, Terboven, abgegebenen Erklärung, daß die Wehrmacht zur Verteidigung Norwegens bis zum äußersten entschlossen sei, ist in Skandinavien in den letzten Wochen ständig von beträchtlichen Abzügen deutscher Truppen zugunsten der Ostfront die Rede, deren Bedürfnisse nach dem Beginn der russischen Winteroffensive allen andern Fronten vorgehen. Die Erklärung von **Jalta**, die im Gegensatz zur Formel Teheran, die nur von gemeinsamen Schlägen «von Osten, Westen und Süden her» gegen die deutsche Machtstellung auf dem Kontinent gesprochen hatte, erwähnt nun ausdrücklich, daß in der Endphase des Krieges Deutschland auch «**von Norden her**» angegriffen werden solle, wo man schon vor zwei Jahren in beiden Lagern mit Landungen gerechnet hat. Fast gleichzeitig mit den 1942 beginnenden amerikanischen Truppen- und Materialtransporten über den Atlantik zum Ausbau der britischen Inseln zur Invasionsbasis setzten die angelsächsischen Lieferungen nach dem russischen Eismeerhafen Murmansk ein. Abgesehen von Handstreichungen britischer Kommandotruppen gegen die Lofoten und einzelne norwegische Hafen-

plätze wurden jedoch keine größeren Aktionen gegen die Küste Norwegens unternommen. Die alliierte Luft- und Flottenaktivität hielt sich durchaus im Rahmen der U-Boot-Abwehr an der Geleitzugsroute von USA und England nach Murmansk; diese verzeichnete steigende Erfolge, die das strategische Bild wesentlich zugunsten der Alliierten änderten und zweifellos auf eine Invasion hinzielende Pläne förderten.

Als Ausgangshäfen für eine Landung in Norwegen kommen die Plätze an der englischen Ostküste sowie die Inselgruppen der **Orkneys**, der **Shetlands**, der **Fär-Oer** und **Island** in Frage. Der wichtigste Stützpunkt der britischen Heimatflotte befindet sich in **Scapa Flow** innerhalb der Orkney-Gruppe, wo es schon im ersten Weltkrieg Admiral Jellicoe gelungen war, in aller Heimlichkeit eine starke Flottenmacht zu versammeln. Von den Orkneys und den 200 km weiter nördlich gelegenen Shetlands aus kontrollieren alliierte Aufklärungsflugzeuge und Patrouillenschiffe die nördlichen Passagen vom Atlantik zur Nordsee und zum Eismeer. Auf jenen Basen finden Schlachtschiffe, Kreuzer und Zerstörer die zur Retablierung nach einer Hochseefahrt und