

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 85=105 (1939)

Heft: 7

Artikel: Ist die Schweiz für den Neutralitätsfall wehrwirtschaftlich gerüstet?

Autor: A.S.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-16197>

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: 08.02.2025

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

1310 aus dem Jura, dass 3 deutsche Zollwächter bei Ebourbette nördl. Charmoille franz. Kanoniere erschossen haben (Meldung wird angezweifelt, da bei der 8. Kav. Div. keine Kürassiere waren).

22. August, *La Caquerelle*, 0730: Zwischen 0900—1000 Kanonendonner von Mülhausen her.

Depeschenagentur: Nördlich Mülhausen starke deutsche Kräfte. Gebweiler in deutschen Händen. Starke franz. Kräfte im Sundgau, wahrscheinlich 3. A. K. (etwas mehr, Armee Pau 150,000 Mann). Vorstoss der Deutschen nachts 2100 Uhr begonnen, franz. Art. zum Rückzug gezwungen. Stärkere deutsche Heeresteile eingesetzt als bisher. (Bei diesem Vorstoss dürfte es sich wahrscheinlich um den Vorstoss bayrischer Ersatztruppen ins Münstertal und nordwärts handeln, XIV. Res. A. K.)

Aus privater Quelle wurden in Belfort festgestellt: 7 A. K. + 1 Div. des 14. A. K., 2 Res. Div. (es waren 4!), einzelne afrikanische Truppenteile.

Bei Tagsdorf scheine die deutsche Aufklärung zu wünschen übrig gelassen haben, da Tagsdorf von Mg. besetzt war, gegen das man ohne weitere Sicherung marschierte. (Es war gerade umgekehrt.)

Lage wird in dem Sinne betrachtet, dass die Deutschen wieder auf das rechte Rheinufer zurückgehen, der rechte franz. Flügel ging nicht weiter vor, da die Deutschen ihre, wie viele franz. Verwundeten zurücktransportiert haben. Die Einnahme von Mülhausen noch nicht bestätigt.

Es scheine festzustehen, dass das 19. A. K. Tunis am rechten franz. Flügel stehe.

Ist die Schweiz auch für den Neutralitätsfall wehrwirtschaftlich gerüstet?

Von A. S.

Schier unübersehbar ist die Literatur, die sich im Laufe der letzten Jahrzehnte über die Wehrbereitschaft und insbesondere die Wehrwirtschaft der Schweiz angesammelt hat. Dabei fällt auf, dass man zwar des Willens der Schweiz zur Aufrechterhaltung ihrer *Neutralität* in einem Kriege der Grossmächte mit *Worten* gedenkt, ihn auch stark unterstreicht, dass die Sorge für die militärische Durchsetzung dieses Gedankens auch durchweg wach und lebendig ist, dass aber doch alle wehrwirtschaftlichen Massnahmen eigentlich nur unter dem Gesichtspunkte getroffen worden sind, dass die Schweiz in einen *Krieg* verwickelt werden *könnte*.

Es gibt vortreffliche Darstellungen über wehrwirtschaftliche Fragen und die zu treffenden Vorkehrungen. Ich möchte hier nur der bekannten Schriften des Hauptmanns Dr. Sam Streiff gedenken. Dazu kommen eine Menge von Zeitungsaufsätzen, die deutlich erkennen lassen, dass der Gedanke der Wehrwirtschaft und der kriegswirtschaftlichen Vorsorge in der *gesamten* Schweiz lebendig ist. Aber mit einer geradezu überraschenden Einseitigkeit sind alle diese Aufsätze und Schriften auf die **Kriegsvorsorge** eingestellt. Es ist anzuerkennen, dass hier sorgfältige Arbeit geleistet wird, sowohl im Schrifttum wie in der praktischen Durchführung. Was ist da nicht schon alles geschaffen und vorsorglich vorbereitet worden! Die Grundlagen schafften das Bundesgesetz über die Sicherstellung der Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern vom 1. 4. 1938 und die zu ihr ergangenen Verordnungen. Zutreffend umreist Streiff die Aufgabenbereiche der wirtschaftlichen Kriegsvorsorge wie folgt:

1. Regelung des Arbeitseinsatzes;
2. Sicherstellung der lebenswichtigen Verkehrsverbindungen;
3. Sicherstellung der Rohstoff-, Brennstoff- und Kraftversorgung;
4. Industrielle und gewerbliche Kriegsvorsorge;
5. Sicherstellung der landwirtschaftlichen Produktion und der Ernährung;
6. Vorbereitung des Selbstschutzes der Industrie- und Kraftwerke;
7. Finanzielle Kriegsvorsorge;
8. Wehrwirtschaftliche Forschung und Erziehung zu wehrwirtschaftlicher Moral und Disziplin.

In der Praxis wird die Kriegsvorsorge im grossen und ganzen auch nach diesen Gesichtspunkten getroffen. Wir sehen aber, dass dies alles auf *den Fall* zugeschnitten ist, dass die Schweiz selbst in einen *Krieg* der Grossmächte verwickelt werden würde.

Dass eine solche Möglichkeit eintreten könnte, soll nicht bestritten und noch weniger die Notwendigkeit entsprechender militärischer und wehrwirtschaftlicher Vorsorge irgendwie in Frage gestellt werden. Immerhin wird man aber davon ausgehen dürfen, dass dieser *Kriegsfall* im künftigen Völkergeschehen die — hoffentlich nicht eintretende — *Ausnahme*, der *Regelfall* aber die *Neutralität* der Schweiz im Ringen der «Grossen» sein wird. Sicherlich nicht nur wegen des entschlossenen Willens der Schweiz zu dieser Neutralität, sondern auch wegen ihres tatsächlichen Vermögens, ihn, jedenfalls am Anfang, mit ihren militärischen Machtmitteln durchsetzen zu können. Entscheidend aber ist angesichts der in Frage stehenden Machtverhältnisse das ur-eigenste Interesse der angrenzenden Grossmächte, ihre Flanke

wirksam durch eine wehrhafte Schweizer Armee geschützt zu sehen, als das Risiko auf sich zu nehmen, sich ein wehrhaftes — in einem solchen Falle ganz gewiss nicht kleines — Volk zum Todfeind zu machen, der u. U. durchaus imstande ist, nunmehr einen wirklich tödlichen Flankenstoss zu führen.

Deshalb müssen und wollen wir *davon ausgehen*, dass die Schweiz in einem etwaigen Kriege der Grossmächte von Anfang an *neutral* bleiben wird.

Nicht ohne Grund sagte ich «von *Anfang* an». Wird sich aber diese *Neutralität* bei der voraussichtlich wiederum langen Dauer eines neuen, durch und durch *totalen Krieges* — an einen kurzen «Blitzkrieg» glaube ich nicht — *auch aufrecht erhalten lassen?*

Diese Frage erscheint zunächst wohl recht befremdlich, da man doch neutral bleiben *will*. Leider ist es aber in der harten Wirklichkeit des Lebens oftmals anders: dem harten «*ich will*» zwingt ein härteres «*du musst*» ein jenem entgegengesetztes Gesetz des Handelns auf.

Nach allem, was ich aus der Fachliteratur, den zahllosen Zeitungsaufsätzen und aus Gesprächen mit Persönlichkeiten entnommen habe, die Beruf und Lebensstellung zu Führern auf politischem, wirtschaftlichem und militärischem Gebiete bestimmt haben, kehrt immer und immer folgender Gedankengang wieder: Es wird im grossen und ganzen wieder so kommen wie im Kriege 1914—18; allerdings war dieser in seiner Art wohl einmalig — das wird zugegeben! —, aber «für uns Schweizer sind die Grundbedingungen dieselben geblieben». Es wird auch diesmal wieder einige Störungen in der Versorgung mit Einfuhrgütern geben, gewisse notwendige industrielle und wirtschaftliche Eingriffe und Umstellungen werden sich nicht vermeiden lassen, im übrigen aber wird die Neutralität aufrechterhalten . . .

Man stellt es sich so vor, wie es Dr. Traugott Geering in seinem Buche «Handel und Industrie der Schweiz unter dem Einfluss des Weltkrieges» ausgedrückt hat: «Gegenüber den beiden Kriegsparteien hat . . . der Kompensationsverkehr einen immer breiteren Raum eingenommen. Und wie die Kriegführenden, so sah sich naturgemäss auch die Schweiz darauf angewiesen, ihre Lieferungen an jede der beiden Kriegsparteien, je nach dem Grad ihrer Unentbehrlichkeit für dieselben sorgsam einzuteilen und abzuwägen, was irgendwie als Tauschobjekt zur Erlangung dringenden Bedarfes und fehlender Betriebsmittel verwendbar war . . .»

Alle diese Gedankengänge, insbesondere die über die *Versorgung* mit lebenswichtigen Gütern im Wege des *Kompensationsverkehrs* werden als selbstverständlich ganz allgemein und wider-

spruchslos zum Ausdruck gebracht. Man *beruhigt* sich offensichtlich bei ihnen.

Und doch ist nichts *gefährlicher* als diese so willkommene, psychologisch auch verständliche, und vor allem so beruhigend wirkende *Selbsttäuschung*. Man möchte doch so ungern aus dieser wohligen Atmosphäre herausgerissen werden!

Aber diese *Selbsttäuschung* ist mehr als gefährlich, sie ist *für die Schweiz* im wahrsten Sinne des Wortes *lebensgefährlich!*

Es entspricht auch durchaus dieser Einstellung, dass alle Vorsorge dem *Kriegsfalle* gilt, von dem jeder im stillen hofft, dass er doch nicht eintreten werde, nicht aber dem *Neutralitätsfalle*.

Und doch wird, ja *muss* es zwangsläufig *ganz anders* kommen. Für unsere Untersuchung müssen wir von dem doch sehr wahrscheinlich eintretenden Falle ausgehen, dass beim nächsten Male von den Nachbarn der Schweiz nicht wieder Deutschland (mit ehemals Oesterreich) auf der einen, Frankreich und Italien hingegen auf der anderen, sondern die «Achsenmächte» Deutschland und Italien auf der einen und nur Frankreich auf der anderen Seite stehen werden.

Das ist eine von der früheren *grundverschiedene* Lage. Demgemäss werden ihre *Auswirkungen* auch *ganz andere* wie ehemals sein.

Das Wesen des *totalen Krieges* bringt es mit sich, dass jede der kämpfenden Gruppen die andere «auszuhungern» bestrebt ist. Und zwar diesmal mit *jedem* Mittel ganz von Anfang an.

Deutschland und Italien werden trotz aller Autarkiebestrebungen auch in Zukunft auf Zufuhr von aussen angewiesen sein. Jedenfalls ist ihre Absperrung technisch leichter — sealing the North-Sea, Versiegelung der Nordsee, der Meerenge von Gibraltar und des Suezkanals! — als die Frankreichs. Aber auch hier wird die ungehinderte Versorgung mindestens im Mittelmeer durch die italienische Flotte (U-Boote, Marine-Luftwaffe!) empfindlich gestört werden können; weniger wohl die atlantische Seite. Diese dürfte praktisch und tatsächlich wohl die einzige sein, über welche die Schweiz die lebensnotwendigen Güter des Welthandels hereinbekommen könnte; doch mag man, wenn man zum Optimismus neigt, den Zugangsweg über Marseille hierbei ruhig als gegeben mit unterstellen. Deutschland und Italien werden sehr wahrscheinlich von ihrem eigenen Bedarf nichts an die Schweiz abgeben können: Lebensmittel schon gar nicht, Kohle und Eisen bei dem jetzigen Stande und Bedarf der Kriegstechnik — ist doch z. B. der jährliche *Mehrbedarf* allein an Kohle für die Buna-Herstellung schon in Friedenszeiten 18,000,000 t! — selbst bei gutem Willen und im «Kompensationsverkehr» nur ganz unzureichend.

Eines dürfen wir natürlich nicht ausser Betracht lassen: den Vernichtungsfeldzug der Luftwaffe gegen Industriezentren und Verkehrswege. Man mag von ihren Erfolgen oder Misserfolgen halten, was man will: ein grosses *Trümmerfeld* wird *auf jeden Fall* die Folge sein, und Kohlenzechen, Eisen- und andere Industriewerke, vor allem Verkehrsanlagen werden in weitgehendem Masse zerstört werden. Insbesondere die letzten werden nach etwaiger Wiederherstellung immer wieder neuen Angriffen und Schädigungen ausgesetzt sein, und zwar bei *allen* Kampfparteien. Das wird auf der deutsch-nachbarlichen Seite der Schweiz schon unvorstellbare Schädigungen der Versorgung mit lebensnotwendigen Rohstoffen nach sich ziehen, da alle von dorthier kommenden Verkehrswege als strategisch wichtig dauernde Angriffsziele sein werden, zum Teil ja direkt in der Kampfzone liegen.

Hat man sich auch schon einmal mit all den daraus entstehenden Folgerungen auseinandergesetzt und sich klar gemacht, was es bedeutet, dass mit dem ersten Schuss *kein Schiff mehr* auf dem *Rheine* nach *Basel* fahren wird? Anders wie 1914—18 ist der Rhein nicht mehr «Deutschlands Strom», sondern auf weite Strecken hin Deutschlands Grenze. Unmittelbar liegen sich die Befestigungswerke der Deutschen und der Franzosen gegenüber und zwar hart an seinen Ufern. Da wird auch kein «neutrales» Schiff von Holland zur Schweiz unmittelbar durch die feindlichen Linien hindurchfahren dürfen oder auch nur können.

Was das bedeutet, möge an einigen Zahlenangaben über den Verkehr im Rheinhafen von Basel klar werden, die amtlichen Veröffentlichungen entnommen worden sind. Hier und auch bei den späteren Zahlenbeispielen ist das Jahr 1937 mit Vorbedacht ausgewählt. Es ist weder nach der einen noch nach der andern Seite hin auffallend oder gar aussergewöhnlich; es ist ungefähr gleich weit von wirtschaftlichen Tief- wie von Höchstständen entfernt, lässt selbst unter Berücksichtigung der Wirtschaftskrise einen gewissen *normalen* Bedarf erkennen und ist vor allem auch genügend gegenwartsnah.

Der Gesamtgüterverkehr auf dem Rheine *nach* Basel (Bergverkehr) betrug 2,741,240 t, der Talverkehr 219,025 t, Gesamttotal also 2,960,265 Tonnen.

Einige der in Basel mittels des Rheinverkehrs angekommenen Güter mögen besondere Erwähnung finden, da sie wohl durchweg «lebenswichtig» sein dürften:

Feste Brennstoffe (Kohle, Koks, Briketts) . . .	1,437,250 t	Holze	29,229 t
Getreide	555,096 t	Oelsaaten u. Oelfrüchte	26,384 t
Flüssige Brennstoffe	257,583 t	Fette und Oele	24,186 t
Zucker	71,978 t	Andere chem. Erzeugn.	17,828 t
Zellstoff und Holzschliff	33,220 t	Erde, Kies, Sand	16,714 t
Kaolin und Ton	31,106 t	Rohkupfer u. Kupferleg.	16,420 t
		Baumwolle	11,063 t

Was bedeuten nun diese Zahlen? Was sagen sie uns? Die amtliche Statistik gibt eine treffliche Ergänzung; sie stellt fest, dass allein vom Kleinhüninger-Hafen in Basel die 1937 angekommenen Güter in 156,956 *Güterwagen* — d. h. also einschliesslich der grossen! — durch die Eisenbahn in die innere Schweiz abgeführt worden sind. Auf diese Weise wurden 2,000,513 t befördert. Für diesen Transport wurden nicht weniger als 3288 ganze Güterzüge eingesetzt. Darüber hinaus wurden mittels Lastwagen (Camion) weitere 168,764 t abtransportiert.

Nun erst wird uns klar, dass diese ungeheure Menge Güter im Falle eines neuen Weltkrieges mittels der Eisenbahn nach der Schweiz befördert werden müsste, vorausgesetzt, dass sie überhaupt zu erlangen wären, und dass noch unversehrt gebliebene Verkehrslinien die Heranführung gestatteten.

Drohend erhebt sich schon hier das *Problem des Güterverkehrs*.

Aber es ist doch nur ein Teilausschnitt aus dem schweizerischen Einfuhrhandel. Sehen wir uns nunmehr die *Gesamtzahlen der Einfuhr* an. Hierbei sei ausdrücklich festgestellt, dass der sogenannte Transitverkehr in diese Zahlen selbstverständlich *nicht* inbegriffen ist. Die reine Durchfuhr von Gütern durch die Schweiz — also z. B. von Deutschland nach Italien (via Gotthard) oder von dort nach Frankreich — umfasst auch schon gewaltige Mengen, die hier immerhin Erwähnung finden mögen: Allein auf den Linien der SBB. wurden 3,304,963 t Güter und 75,802 Tiere im reinen Durchgangsverkehr durch die Schweiz gefahren!

Die Mengen an *Gütern «wichtiger Waren»*, die für den *Verbrauch* in der Schweiz an Lebens-, Genuss- und Futtermitteln, an Rohstoffen und an Fabrikaten im Jahre 1937 *eingeführt* wurden, zeigt folgende Tabelle:

1937: *Einfuhrmengen in Tonnen:*

Weizen	438,610	Malz, Hopfen	26,920
And. Getreidearten, Hülsenfrüchte	517,380	Rohtabak	9,300
Viehfutter	78,040	Kohlen	3,486,310
Oelsamen	53,430	Benzin, Benzol	194,250
Gemüse, Kartoffeln	109,100	Petroleum	203,300
Obst	38,090	Eisen, Stahl	536,420
Südfrüchte	66,120	Kupfer	28,160
Wein hl	917,000	Eisen- und Stahlwaren	49,130
Geflügel, Wildpret, Wurstwaren	6,500	Instrumente, Apparate	1,560
Eier	14,090	Maschinen	17,080
Butter	2,570	Automobile, Motorräder	10,700
Kaffee	13,480	Pneus	2,890
Zucker	147,940	Rohseide	3,390
		Kunstseide	2,410
		Seidenstoffe	1,350

Rohbaumwolle	38,080	Schuhwaren	610
Baumwollgewebe	5,610	Chem. Industrie	245,930
Rohwolle	8,970	Ton- und Glaswaren	36,710
Wollgarne	1,490	Holz, roh und gesägt	311,510
Wollgewebe	1,830	Holzwaren	4,470
Wirkwaren, Konfektion	930	Papiere, Kartonnagen	11,580
Leder	2,930	Bücher, Bilder	4,240

Eine einigermaßen deutliche Vorstellung von dem Umfange und der Bedeutung dieser Mengen gibt uns eine Uebersicht einiger als Beispiel herausgehobenen wesentlichen Gruppen, welche die Anzahl der *Güterwagen zu je 10 Tonnen* angibt, die erforderlich waren, um sie von der Einfuhrstelle in das schweizerische Inland abzuführen, gleichgültig, ob sie mittels der Eisenbahn oder durch die Schifffahrt oder auf andere Weise angekommen waren. Mit Absicht sind auch kleinere Gruppen mit ausgewählt worden, weil auch bei diesen entgegen der allgemeinen Vorstellung eine beträchtliche Menge von Güterwagen für den Transport erforderlich waren.

Nun mögen die Zahlen sprechen:

Einfuhr in Wagen zu je 10 t (1937):

Produktionsgüterrohstoffe	189,601	Betriebsstoffe (Kohle, Ben-	
Verbrauchsgüterrohstoffe	15,477	zin, Petroleum, Schmier-	
		öl)	388,386

Landwirtschaft:

Eisenbahnwagen zu je 10 t		Eisenbahnwagen zu je 10 t	
Stickstoffdünger	1,111	Ochsen, Stiere, Kühe und	
Phosphatdünger	11,448	Rinder Stück	24,096
Kalidünger	2,731	Eier	1,409
Gemischte Dünger	4,054	Kakaobohnen	660
Kraftfuttermittel	52,864	Zucker	14,516
Heu	857	Honig	41
Stroh und Stroe	11,528	Frischmilch	801
Sämereien	255	Butter	255
Weizen	43,861	Käse	161
Kartoffeln	5,232	Kristallzucker	11,286
Frischgemüse	5,269	Rohkaffee	1,348
Obst	3,779	Tee	80
Fassweine hl	916,923	Oelfrüchte	5,343
Reis	1,799	Speiseöl	825
Frische Trauben	1,081	Oleo-Margarin	308
Getrocknete Trauben	176	Schweineschmalz	66
Bananen	641	Teigwaren	86
Orangen	2,611	Rohtabak	719
Kastanien	400	Braugerste	538
Kälber Stück	621	Malz	2,643
Schweine Stück	56,926	Hopfen	49
Schafe Stück	11,203		

Betriebsstoffe:

Eisenbahnwagen zu je 10 t		Eisenbahnwagen zu je 10 t	
Kohlen	348,631	Benzin	19,425
Petroleum	2,006	Mineralschmieröl	2,018
Heiz- und Gasöl	16,306		

Metallindustrie:

Eisenbahnwagen zu je 10 t		Eisenbahnwagen zu je 10 t	
Zink	1,145	Eisenerze	5,015
Blei	993	Alteisen und Abfälle	305
Zinn	120	Roheisen und Rohstahl	16,855
Nickel	147	Walzwerkerzeugnisse	33,989
Aluminium	310	Tonerde für Aluminium	6,000
Rohkupfer und Kupfer- walzprodukte	2,817	Instrumente u. Apparate	179
		Maschinen	3,425

Textilindustrie:

Eisenbahnwagen zu je 10 t		Eisenbahnwagen zu je 10 t	
Rohbaumwolle	3,406	Andere Wollfabrikate	87
Baumwollgarne	225	Fabrikate d. Leinen-, Hanf- und Juteindustrie	302
Rohseide, Schapperohstoff, Zellulose u. Seidenstoffe	1,503	Rohgummi	247
Rohwolle	596	Cellophanbänder und Kaut- schukplatten	86
Kammzug	244	Pneus für Automobile	289
Wollgarne	108	Gummierte Tücher, Stoffe	25
Wollstoffe	176		

Uebrige wichtige Industrien:

Eisenbahnwagen zu je 10 t		Eisenbahnwagen zu je 10 t	
Strassenmaterial und Sand	36,866	Leder	293
Pflaster- und Bruchsteine	6,867	Teerderivate für Farbstoffe	1,522
Schotter- u. Pflastersteine	4,612	Peche	2,721
Brennholz	7,216	Terpentinöl	351
Bau- und Nutzholz	16,055	Kolophonium	428
Papierholz	6,160	Erdfarben	716
Faserstoffe für Papierfabr.	2,095	Drogen, Apothekerwaren und Parfüme	513
Unbedruckte Papiere	865		
Häute und Felle	747		

Hauptwarengruppen:

Eisenbahnwagen zu je 10 t		Eisenbahnwagen zu je 10 t	
Lebens-, Genuss- und Fut- termittel	169,960	Rohstoffe	593,464
		Fabrikate	35,093

Wohlgermerkt: Diese, amtlichen Berichten entnommenen Zahlen geben die eingeführten Güter in Mengen und Wagen zu 10 t an. Es verlohnt sich also durchaus, die vorstehenden Zahlenreihen genauer anzusehen; sie sind alles andere als langweilig. 10 t ist der Inhalt eines »normalen« Güterwagens. Selbst wenn wir die Beförderung auf eine erhebliche Menge grösserer Güterwagen verteilen, so bleibt doch eine Achtung gebietende Zahl

übrig, die uns die gewaltige Jahresleistung der Schweizer Eisenbahnen eindrucksvoll vor Augen führt.

Aber auch etwas anderes offenbaren diese Zahlen: Es sind die Mengen an Gütern, die die *Schweiz einführen muss, um leben zu können*. Nun kann man durchaus der Meinung sein, dass doch nicht *alle* diese Güter in einem neuen Weltkriege für die Schweiz notwendig seien. Mag man in bezug auf den *lebenswichtigen* Bedarf diese Zahlen für übersetzt, ja sogar für stark übersetzt ansehen — wir zweifeln, dass man so weit gehen könnte! —, selbst dann wird auf *jeden* Fall noch eine so gewaltige Gütermenge ein- (und auch aus-)zuführen sein, dass *deren* Bewältigung unter den gegebenen Umständen als fast unmöglich angesehen werden muss. Einzelne Bedürfnisse werden vielleicht stark eingeschränkt werden können, andere sich dafür aber zwangsläufig steigern. Die *Ausfuhr*, die notwendig ist, um wieder einführen zu können, haben wir absichtlich nicht im einzelnen mit Zahlen belegt, um die klare Uebersicht nicht zu erschweren.

Wie aber soll diese Ein- und Ausfuhr in einem Kriege der derzeitigen Mächtekonstellation praktisch gehandhabt werden? Wir erinnern uns dessen, was wir schon weiter oben ausgeführt haben: eine Ueberseeversorgung der *neutralen* Schweiz über Deutschland — auch auf dem Wege von Holland, Belgien oder Dänemark her — ist tatsächlich wohl ausser Betracht zu lassen, überdies technisch wegen der dauernden Gefährdung *aller* in Frage kommenden Eisenbahnlinien auch mengenmässig günstigenfalls nur in bescheidenem Ausmasse möglich.

Der *grundlegende* Unterschied gegenüber der Zeit von 1914—1918 ist aber der, dass die *gleichen* Erwägungen auch für das *französische* Eisenbahnnetz zutreffen.

Werfen wir einmal einen Blick auf eine europäische Eisenbahnkarte. Selbst wenn wir davon ausgehen würden, dass die Zufuhr sowohl vom Mittelmeere wie vom Atlantischen Ozean her *ungestört* zur Schweiz gelangen könnte (wie gerne ist man doch Optimist!), erhebt sich die Frage: Wie kann sie dann *technisch* auf dem für ihre Bewältigung allein in Frage kommenden Eisenbahnnetz an die Schweizergrenze herangeführt werden?

Fernfeuer, Luftbombardements, Fallschirmtruppen, wahrscheinlich auch neue Kriegsmittel (Stratosphären-Raketen etc.) werden *alle* nach der Schweiz hin führenden Eisenbahnlinien systematisch immer wieder und auch wirksam zerstören, bis auf der einen oder anderen Seite der Kriegführenden eine Entscheidung gefallen ist. Das kann u. U. jahrelang dauern.

Ob wir die Zufahrtlinien über Mulhouse oder über Belfort, Besançon, Dijon-Frasne oder über Lyon oder Valence-Grenoble-

Culoz betrachten: überall ist mehr oder weniger dieselbe Gefahr. Alle diese Linien sind in den Karten der deutschen Wehrgeographie als strategische «Hauptbahnlinien» eingezeichnet. Sie führen sämtlich durch oder zu Luftsperrgebieten. Sie versorgen die grossen, kriegswirtschaftlich unentbehrlichen Industriegebiete von Longwy über Metz-Nancy-Toul-Epinal, ferner die von Lauterburg-Strasbourg-Mulhouse-Belfort und Le Creusot-Lyon-St. Etienne-Grenoble. Irgendwie versorgen sie auch alle die französische Kampffront. Und wie gross wird der Bedarf der Front nach den Erfahrungen des Weltkrieges und erst recht der neueren seitdem geführten Kriege sein! Unvorstellbar gross!

Gewiss: Man wird die zerstörten Eisenbahnlinien stets wiederherstellen. Sie werden dann aber kaum noch dem dringendsten Frontbedarf für Nachschub und Transportzwecke genügen können. Für den Bedarf der *neutralen* Schweiz — denken wir doch nur an die gewaltigen Einfuhrzahlen, die wir oben angeführt haben! — wird wohl kaum noch etwas übrig bleiben, jedenfalls nichts Genügendes oder Ausreichendes; denn die Kampffront wird und muss ja auch vorgehen.

Nun wird man vielleicht entgegnen wollen, die Schweiz habe doch reichliche *Kriegsvorsorge* getroffen; es könne also nicht so schlimm werden. Möglicherweise beruhigt man sich sogar bei dem Gedanken an die angesammelten Lager. Dies und alles andere kommt aber auf eine grosse *Selbsttäuschung* hinaus. Die Entleerung der Lager wird schneller vor sich gehen, als man sich gemeinhin vorstellt. Das Ende ist selbst bei optimistischsten Berechnungen bald zu erblicken. Die Fabriken können nicht mehr arbeiten. Ohne Ausfuhr aber keine Einfuhr, die ja mit jener bezahlt werden muss. Ohne Lebens- und Futtermittelzufuhr Hunger, Krankheit und Dahinsiechen!

Drohend — alle anderen Probleme überschattend — erhebt sich das *Transportproblem*.

Seine Lösung ist es allen anderen voran, von der Leben oder Sterben der *neutralen* Schweiz abhängt.

Generalstäbler und Wirtschaftsführer, die beide massgebend den neuen Weltkrieg leiten werden, sind kühle Rechner und von Weichheit gemeinhin nicht angekränkelt.

Wir wollen uns mit diesem Hinweis begnügen und absichtlich bescheiden, um die Gefahr aufzuzeigen, die darin besteht, dass die *neutrale* Schweiz bei dieser mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit eintretenden Zukunftslage das Gesetz des Handelns und der freien Entscheidung verliert.

Es könnte *dann* die Stunde kommen, in der es hart und unabweichlich heisst: «Mache *mit* uns oder stirb!» Eine Schweiz,

die aus der Neutralität in die Kampffront einschwenken müsste, weil ihr keine andere Lebensmöglichkeit bleibt, wird als die nunmehr neue *Kampffront*, wenn es sein muss, sogar auf Kosten des Hinterlandes der bisherigen auf jeden Fall ihre lebensnotwendige Zufuhr erhalten.

Man übersehe auch die *psychologischen* Voraussetzungen nicht: Das Volk, durch Hunger und Entbehrung zermürbt und verzweifelt, wird seine Wut gegen den kehren, der durch die Zerstörungen den *äusseren* Anlass zu der Not gegeben hat. Das ist der Augenblick, auf den die Generalstäbler und Wirtschaftsführer warten und hoffen — könnten.

Die Folgerung, die aus dem Gesagten zu ziehen ist, ist diese: *Vordringlicher als die Kriegsvorsorge ist die wehrwirtschaftliche Neutralitätsvorsorge*. Nur *diese*, aber auch *nur* diese ist imstande, die neutral bleiben wollende Schweiz vor einem Kriege zu bewahren.

Im Mittelpunkt dieser Neutralitätsvorsorge steht das Transportproblem. Es kann nicht *allein* oder auch nur wesentlich dadurch gelöst werden, dass man wie 1914—18 schliesslich rund 5000 oder noch mehr schweizerische Eisenbahnwagen mit entsprechendem Maschinenpark auf französischen Bahnlinien fahren lässt. Diese können in einer gewissen Nähe zur Front infolge immer wiederholter Zerstörungen jedenfalls im grössten Teil des Jahres kaum oder nur knapp dem eigenen dringendsten Frontbedarf Genüge leisten.

Sicherlich wird man daran denken, durch eine erheblich vermehrte Lagerhaltung die Gefahr herabzumindern. Das wird nur in einem recht bescheidenen Ausmasse gelingen können; denn auch das Ende der vermehrten Lagerhaltung ist abzusehen, und dann stünde man vor dem «Nichts».

Es müsste also *mehr* geschehen.

Wie sind nun diese Schwierigkeiten zu lösen? Wir wollen *versuchen*, zu unserem Teil wenigstens in bescheidenem Masse durch einige Hinweise dazu beizutragen.

Durch alsbaldige Verhandlungen auf diplomatischem Wege mögen *vorsorglich* manche von ihnen behoben werden, wenigstens auf dem *Papier*. Für die Rheinschiffahrt scheint nicht einmal das möglich zu sein, da der Rhein in langem Lauf nicht mehr — wie 1914 — ein Strom im Inneren Deutschlands ist, sondern die deutsch-französische Grenze und Frontlinie. Es ist nicht gut vorstellbar, unter welchen Kautelen und Sicherungsbedingungen einem Schiffe unter Schweizer Flagge die Durchfahrt gestattet werden könnte.

Besser aber und sicherer als der Verlass auf etwaige papierenen Abmachungen, die durch wirksame Zerstörungen der Verkehrslinien mittels Fernfeuers, Luftbombardements usw. praktisch, tatsächlich und nachhaltig ausser Kraft gesetzt werden würden, *ist die eigene Vorsorge.*

Sie kann angesichts der kaum vorstellbaren Menge der ausfallenden Güter zwangsläufig nur eine Vorsorge für den äussersten *Notbedarf* sein, ohne den ein Weiterbestehen einfach unmöglich sein und ohne dessen Befriedigung es in Frage gestellt wird.

Auch dieser Bedarf ist noch gewaltig gross.

Zum Zwecke seiner Befriedigung erscheint uns die Schaffung eines besonderen Parkes von mehreren hundert *hochleistungsfähigen 10 t-Fernlastzügen* erforderlich. Voraussichtlich werden nämlich etwa zerstörte Strassenzüge *zuerst* wieder hergestellt sein. Die Erlaubnis und auch die Möglichkeit zu ihrem Befahren ist militärisch weit eher zu verantworten und wird einer neutralen Schweiz mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit auch erteilt werden. Hierbei darf auch die Möglichkeit in den Kreis der Erwägungen mit einbezogen werden, dass schweizerische Eisenbahnwaggons und Lokomotiven die für die Schweiz bestimmten Waren schon mehrere 100 km von den Meereshäfen bis zu Sammelplätzen in angemessener Entfernung hinter der Front heranzuführen könnten. Auf diese Weise wird die Leistungsfähigkeit des Wagenparks von Fernlastzügen vervielfältigt werden, weil die Hin- und Rückfahrt bis zu den sehr weit entfernt liegenden Meeresküsten durch vielleicht zwei zusätzliche Abholungsfahrten von den erwähnten Sammelplätzen ersetzt werden könnte.

Für alle Fälle scheint uns auch noch der Einsatz von *Transportgrossflugzeugen* unabweisbar geboten, deren Zahl auf mindestens hundert zu bemessen ist. Wie wenig Aufmerksamkeit schenkt man diesem Grosstransportmittel heute im Frieden, und wie gross wird seine Zukunft sein!

Im *Kriege* ist es für die Anschaffung von Höchstleistungs-transportflugzeugen und -Lastkraftwagenkolonnen *zu spät*. Materialknappheit und kaum zu befriedigender Eigenbedarf wird dazu führen, dass die Schweiz diese Dinge alsdann kaum für bare Goldzahlung noch rechtzeitig genug erhalten könnte. Auch eine etwaige Eigenherstellung wird am Materialmangel usw. scheitern.

Also heisst es, schon jetzt die als notwendig (not-wendig!) erkannten Anschaffungen zu machen, damit im Ernstfalle der unausweichliche Druck der Not niemals so gross werden kann, dass er das Schweizervolk zwingen könnte, auch gegen seinen Wunsch und Willen sich der einen oder der anderen kriegführenden Partei anschliessen zu müssen, um überhaupt noch leben zu können.

Und die *Kosten*, hören wir fragen? Uns scheint, dass diese Frage dort eigentlich gar nicht gestellt werden dürfe, wo von ihrer Lösung Sein oder Nichtsein der Nation, des Volkes und des Staates abhängen.

Für die unabhängige und für alle Zeiten frei sein wollende Schweiz gilt mehr als der alte Satz «*Si vis pacem, para bellum*» (Wenn Du den Frieden willst, bereite den Krieg vor) seine Abwandlung «*Wenn Du den Frieden erhalten willst, bereite die Neutralität vor*».

Volkskrieg!

Von *Ernst Schürch*.

Die Redaktion der «Allgemeinen schweizerischen Militärzeitung» hat sich in zuvorkommender Weise bereit erklärt, mir Raum zu gewähren zu einer Entgegnung auf den in der Mainnummer erschienenen Aufsatz von Herrn Hans Georg Wirz, und ich mache von der Gelegenheit gerne Gebrauch, schon um den Lesern dieser Zeitschrift eine richtige Darstellung dessen zu geben, was der an dieser Stelle kritisierte Chefredakteur des «Bund» über den Volkskrieg geschrieben hat. Schon einige Wochen, ehe die Kritik des Herrn H. G. W. an dieser Stelle erschien, hatte ich folgenden *Schluss* aus den im «Bund» erschienenen Erörterungen und namentlich den vielen eine unbedingte Wehrstimmung bezeugenden Zuschriften gezogen:

«Wir denken daher nach wie vor, dass alles systematisch vorgesehen werden muss, damit überall gekämpft werden kann.

Der grundsätzlich entscheidende Schritt in dieser Richtung ist übrigens nach schwedischem Beispiel schon geschehen. Grosse Ortschaften haben in der aktiven Luftabwehr durch eigene Mittel und Waffen mitzuwirken. Der Gedanke lässt sich ausbauen auf organisierte Ortswehren.»

Ich habe also nicht, wie es nach H. G. W. scheinen könnte, für eine planlose, wilde Schiesserei, sondern für die Organisation möglichst aller Wehrfähigen und Wehrwilligen geschrieben, damit die kämpfenden Bürger dem Artikel 1 des Landkriegsabkommens (Haagerkonvention) unterstellt werden könnten. Ich hätte

Anmerkung der Redaktion: Wir geben hier in der Frage des «unbeschränkten Volkskrieges» den beiden Anschauungen noch einmal Raum und erklären damit Schluss der Diskussion. Der Soldat, der die Kriegsgeschichte und das Wesen des Krieges kennt, wird sich in dieser Frage schon längst sein Urteil gemacht haben. Im übrigen verweisen wir auf die Ausführungen von Ständerat Keller in der Bundesversammlung.