Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 34 (1961)

Heft: 9

Artikel: Von Monat zu Monat : die Eisenbahnen im Dienst der Landesverteidigung

Autor: Kurz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-517447

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: 09.07.2025

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

DER FOURIER

Gersau, September 1961
Erscheint monatlich
34. Jahrgang Nr. 9

Offizielles Organ des Schweizerischen Fourierverbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Nachdruck sämtlicher Artikel nur mit Bewilligung der Redaktion Amtlich beglaubigte Auflage 7222 Exemplare

VON MONAT ZU MONAT

Die Eisenbahnen im Dienst der Landesverteidigung

I.

Seit am 8. November 1847, anlässlich des Aufmarsches der IV. eidgenössischen Division zum Sonderbundskrieg, auf der drei Monate früher eröffneten Bahnlinie Zürich-Baden erstmals in der schweizerischen Kriegsgeschichte ein Truppentransport mit der Eisenbahn durchgeführt wurde, haben nicht nur unsere Bahnen, sondern auch unsere Armee einen gewaltigen Ausbau erfahren. Aus der eidgenössischen Exekutionsarmee der Sonderbundszeit ist eine mit zahlreichem technischem Gerät ausgerüstete, moderne Armee geworden und die kurze Bahnstrecke Zürich-Baden ist heute zu einem Bahnnetz von mehreren tausend Kilometern Länge angewachsen. Aber heute noch gilt die im Jahr 1847 erstmals gemachte Erfahrung, dass die Eisenbahnen in hohem Mass geeignet sind, den Armeen zu dienen und militärische Transportansprüche zu erfüllen.

Ausbau und Entwicklung der beiden Einrichtungen: Armee und Bahnen, verliefen zwar nicht gleichmässig. Die Bahnen erreichten den Höhepunkt ihrer militärischen Bedeutung von der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hinweg etwa bis zum Ende des ersten Weltkrieges. Der deutsch-französische Krieg von 1870/71, der russisch-japanische Krieg 1904/05, aber auch die grossen Aufmärsche des ersten Weltkrieges sind undenkbar ohne die Eisenbahn, die damals für die Durchführung grösserer militärischer Transporte eine ausgesprochene Monopolstellung besass.

Im Spätsommer 1914 fuhren 11 000 Aufmarschtransporte über die Rheinbrücken, die 3 Millionen Soldaten mit ihrem Kriegsgerät in die Aufmarschräume beförderten. Nach dem ersten Weltkrieg ging die militärische Bedeutung der Bahnen merklich

zurück angesichts des starken Ausbaus von Motorisierung und Mechanisierung der Armeen; dazu kam im Verlauf des zweiten Weltkriegs der Grosseinsatz der Luftwaffen, der den Verkehr der Bahnen in zunehmendem Mass erschwerte; immerhin haben die Eisenbahnen auch im zweiten Weltkrieg eine bedeutende Rolle gespielt.

Die gesteigerte Motorisierung aller Armeen und die damit zusammenhängende vermehrte Verlagerung der militärischen Transporte auf die Strasse sowie die Einwirkungen der Luftwaffen — sie würden in einem Atomkrieg noch gewaltig gesteigert — haben da und dort zu der Auffassung geführt, dass die Bahnen in einem künftigen Krieg nur noch sehr geringe Bedeutung hätten und dass wir gut daran täten, uns für die Bewältigung unserer militärischen Transportbedürfnisse nicht zu sehr auf sie zu verlassen. Diese Betrachtungsweise ist ebenso gefährlich wie das andere Extrem, das im Hinblick auf die Treibstoffknappheit und die in einem Krieg zu erwartenden Zerstörungen von Strassen und Kunstbauten die Unmöglichkeit grösserer Strassentransporte prophezeit. Wie es bei solchen extremen Ansichten meistens der Fall ist, dürfte die richtige Lösung irgendwo zwischen den beiden Grenzfällen liegen. Wir dürfen uns deshalb nicht einseitig auf die eine oder andere Konzeption ausrichten, sondern müssen beide Lösungen, also Schiene *und* Strasse in unsere Vorbereitungen einbeziehen. Schon darum, weil auch in einem Krieg aller Voraussicht nach nie das Ganze ausser Betrieb sein wird, sondern immer nur Teile ausfallen werden, während die übrigen Teile funktionsfähig bleiben, muss der Einsatz der beiden Verkehrsträger *nebeneinander* vorbereitet werden. Aufgabe einer sinnvollen Koordination wird es dabei sein, nicht nur jedem einzelnen Transportmittel die Aufgaben zuzuweisen, die es nach seiner Eignung am besten zu erfüllen vermag, sondern auch eine möglichst elastische Ordnung zu treffen, wonach das eine sofort in die Lücke springen kann, wenn das andere ausfallen sollte. Auf diese Weise dürfte es möglich sein, die im Land vorhandenen Mittel zu einer optimalen *Gesamtleistung* zu vereinigen.

Dass im übrigen die *Lebensfähigkeit der Bahnen im Krieg* nicht unterschätzt werden darf, hat der letzte Krieg deutlich gezeigt. Selbst in der Frontzone haben die Bahnen trotz wiederholter, schwerster Bombardierungen und trotz einer intensiven Sabotagetätigkeit in den besetzten Gebieten Europas, ausserordentlich lange ihren Betrieb aufrecht erhalten können und wo grössere Schäden entstanden sind, war ihre Reparatur in verhältnismässig kurzer Zeit möglich. Die Erfahrungen des zweiten Weltkriegs, die durch den Krieg in Korea bestätigt werden, gehen dahin, dass die Kunstbauten der Bahnen keineswegs anfälliger sind als diejenigen der Strassen. Die Tatsache, dass es bis kurz vor Kriegsende möglich war, mit der Bahn nach Berlin zu fahren, belegt diese Erfahrung deutlich. Dazu kommt, dass die Bahnen bei Nacht und bei Verdunklung wesentlich grössere Geschwindigkeiten erreichen als die Strassentransporte. Auch bieten die Bahnen bei uns vielfach die einzige Möglichkeit, um die im Winter während langen Monaten unpassierbaren Alpenpässe zu überwinden. Schliesslich liegt in den Bahntunnels eine willkommene Gelegenheit einer — auch gegenüber dem Atombeschuss — geschützten Abstellung wichtiger Transportgüter.

Zweifellos müsste in einem Krieg mit einem Ausfall der Stromversorgung unseres sehr weitgehend elektrifizierten Bahnnetzes gerechnet werden. Auf Störungen im elektrischen Betrieb (Kraftwerke, Unterwerke, Übertragungsleitungen und Fahrdraht) müssen wir uns schon im Frieden vorsehen, einerseits durch die Organisation einer möglichst raschen *Störungsbehebung*, und anderseits durch den *Ersatz der elektrischen Lokomotiven* durch fahrdrahtunabhängige Triebfahrzeuge, die allerdings bei weitem nicht die Leistungsfähigkeit der elektrischen Traktion erreichen. Die bisher zu diesem Zweck behaltenen Dampflokomotiven werden zur Zeit schrittweise durch *Diesel-Traktionsfahrzeuge* ersetzt. Eine gewisse Zugkraftreserve liegt auch in den Schienentraktoren der Bahnen, die als fahrdrahtunabhängige Kleinlokomotiven für kleinere Transporte auf kurze Distanzen verwendet werden können.

II.

Die Bedeutung der Bahnen für die Landesverteidigung ist daraus ersichtlich, dass in jeder der verschiedenen Situationen, auf die wir uns in unserer Landesverteidigung vorzusehen haben, wesentliche Transportbedürfnisse befriedigt werden müssen:

a) Im *Friedenszustand:* eine Beeinträchtigung des Bahnverkehrs besteht hier nicht;

b) Im Zustand der *allgemeinen oder Teilkriegsmobilmachung* (sogenannter Neutralitätsdienst): auch hier fehlen wesentliche äussere Erschwerungen des Bahnbetriebs, dagegen entlastet dieser die Strassentransporte und trägt damit bei zur Treibstoff- und Pneueinsparung;

c) Im *Kriegszustand:* hier werden die Bahnen verwendet so lange es überhaupt möglich ist.

Bei den *einzelnen militärischen Transporten* handelt es sich insbesondere um folgende *Bedürfnisse:*

1. Die *Besammlungstransporte* der Armee bei der Mobilmachung. Es geht hier darum, die einzelnen Wehrmänner von ihren Wohnorten auf die Mobilmachungsplätze zu befördern, wofür eine mittlere Distanz von 50 km angenommen werden kann.
2. Die *Aufmarschtransporte* für den Bezug des ersten Aufmarsches der Armee. Folgende Zahlen der für diese Verschiebungen erforderlichen Eisenbahnzüge geben eine Grössenordnung der dabei benötigten Bahnmittel:
   eine Division (bisherige Zusammensetzung) *ohne* Motorfahrzeuge benötigt 26 - 28 Eisenbahnzüge;
   eine heutige Division *mit* Motorfahrzeugen benötigt 85 - 87 Eisenbahnzüge.
3. *Verschiebungstransporte* militärischer Verbände, die später notwendig werden sollten; solche Transporte sind allerdings erst von einer Distanz von 50 km an aufwärts rationell.
4. *Verschiedene Militärtransporte* für Nach- und Rückschub, Urlauber usw.
5. *Verstärkte zivile und kriegswirtschaftliche Transporte* (verstärkte Einfuhren, Rücktransport von Fremdarbeitern, Flüchtlinge, Ausweichtransporte zur Treibstoffersparnis usw.)

Für die militärischen Bahntransporte dienen die verschiedenen, im Wagenpark der Bahnen vorhandenen *Wagentypen:*

— *Personenwagen,* die 60 - 80 Sitzplätze aufweisen,
— *Gedeckte Güterwagen* (K-Wagen),
— *Flachwagen,* für den Transport von Strassenfahrzeugen, Geschützen usw.
— *Panzertransportwagen,* für den Bahntransport des «Centurion»-Panzers,
— *Kesselwagen,* für den Transport von Treibstoffen,
— *Sanitätswagen,* für die Bildung von Sanitätseisenbahnzügen; diese werden im Frieden als Schnellzugswagen für den Personenverkehr bzw. als Gepäckwagen verwendet.

Der Einsatz unserer Transportanstalten im Neutralitätsdienst und namentlich im Kriegsbetrieb wird wesentlich dadurch erleichtert, dass sie schon im Frieden einen durchorganisierten und eingearbeiteten Apparat besitzen. Im Kriegsfall müssen lediglich einige Anpassungen vorgenommen werden, die vor allem im *Einbezug der wichtigsten Privatbahnen* und in der Einführung des *Kriegsfahrplans* bestehen. Verantwortlich für diese im Frieden getroffenen Vorarbeiten für den Kriegsbetrieb der öffentlichen Transportanstalten ist der Generalstabschef. Als öffentliche Transportanstalten gelten dabei in erster Linie die Schweizerischen Bundesbahnen. Dazu kommen die vom Bund konzessionierten öffentlichen Transportanstalten, nämlich normal- und schmalspurige Eisenbahnen, Zahnrad-, Tram- und Standseilbahnen, Trolleybusbetriebe, Schiffahrtsunternehmungen, Luftseilbahnen, Sesselbahnen und Aufzüge. Auf der Seite der Transportanstalten steht an der Spitze des Militäreisenbahnbetriebes der *Militäreisenbahndirektor,* der im aktiven Dienst dem Armeekommando untersteht. Dem Militäreisenbahndirektor, der in Personalunion mit dem Vorsteher des Bau- und Betriebsdepartements der Generaldirektion der SBB steht, stehen drei *Eisenbahn-Betriebsgruppen* zur Verfügung, die ihrerseits mit den friedensmässigen Kreisdirektionen der SBB (Lausanne, Luzern, Zürich) zusammenfallen; in diese werden die im betreffenden Raum liegenden Privatbahnen einbezogen. Diese Organe werden unterstützt durch *militärische Stäbe* von Eisenbahnoffizieren, in welchen die Spezialisten der einzelnen Dienstzweige eingeteilt sind. Als Fachberater für alle Fragen des Bahntransports und als eigentliche Bindeglieder zwischen der Truppe und dem Militäreisenbahndienst, sind auch im Armeestab und in den Stäben der Heereseinheiten und einzelnen Brigaden *Eisenbahnoffiziere* eingeteilt; diese werden aus den Beamten des Eisenbahn- und Dampfschiffdienstes ernannt. Neben den zivilen Organisationen stehen dem Militäreisenbahndienst für den Unterhalt und die Instandstellung der Gleise, Brücken und elektrischen Anlagen der Bahnen in Zeiten des aktiven Dienstes und im Krieg besondere militärische *Hilfsdienst-Formationen* zur Verfügung. Der Einsatz des bahneigenen Personals wird im Aktivdienst erleichtert durch dessen Unterstellung unter die Militärgesetze; diese Regelung wird durch die Anordnung des Kriegsbetriebs der Transportanstalten getroffen, womit die Armee die Verfügungsgewalt über die Bahnen übernimmt (M.O. Art. 201).

III.

Für das gute Gelingen militärischer Bahntransporte sind wesentlich:

1. Die peinlich genaue *Vorbereitung.*

   Grössere Bahntransporte werden in den Stäben der Heereseinheiten unter engster Mitwirkung des Eisenbahnoffiziers *geplant.* Der dabei erstellte *Transportplan* legt nach den taktischen Erfordernissen die Transportbedürfnisse im Einzelnen fest (Zusammensetzung und Transportfolge, Verlade- und Ausladeräume). Auf Grund dieser Planung wird dem Militäreisenbahndienst die *Transportbestellung* unterbreitet, die von der zuständigen Betriebsgruppe fahrplanmässig bearbeitet wird.

   Diese erstellt:

   a) die *Fahrdisposition* (ein technischer Ausführungserlass),

   b) die *Transportanordnung,* die als Grundlage für den *Transportbefehl* der Truppe bestimmt ist und auch als Arbeitsunterlage für das Bahnpersonal dient.

2. Die enge *Zusammenarbeit* der Truppe mit den Bahnbehörden, unter klarer Trennung von militärischen (taktischen) und bahntechnischen Anordnungen. Wichtig ist die vorausgehende Fühlungnahme, womöglich durch den Kommandanten persönlich.

3. Die genaue *Einhaltung der getroffenen Anordnungen,* insbesondere der festgelegten *Zeiten.*

4. Von der Truppe ist folgende *Kommandoordnung zu treffen:*

   a) Der *Transport-Kommandant* ist der Kommandant der transportierten Truppe. Er ist verantwortlich für *alle* militärischen Massnahmen des Transportes, wie Verlad, Fahrt und Auslad, aber auch für Sicherung, Marsch- und Gefechtsbereitschaft.

   b) Der vom Kommandanten bestimmte *Verladeoffizier,* der die Verantwortung für den Verlad und den Auslad trägt. Er hat in enger Zusammenarbeit mit den Bahnorganen (Stationsvorstand) die Einzelheiten des Verlads an Ort und Stelle zu rekognoszieren und genau vorzubereiten; soweit es möglich ist, soll auch der Auslad vorgängig genau geregelt werden.

   Angesichts der Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse, aber auch mit Rücksicht auf die vorübergehende Immobilisierung jeder Truppe, die sich auf einem Bahntransport befindet, sind eine peinlich genaue Vorbereitung und eine straff geführte Durchführung des Transports unerlässliche Voraussetzungen für sein Gelingen.

Kurz