

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

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 22 (1949)

Heft: 2

Artikel: Die Eisenbahn als Transportmittel im Kriege

Autor: Strauss, Max

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-516929>

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: 20.02.2026

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

fahren, um sich dort im Sinne einer Durchmarschfassung des Rückschubes zu entledigen und den Nachschub zu übernehmen. Sollten es ausnahmsweise die Verhältnisse erfordern, daß die Vpf.Abt. an den Standort der Truppen fahren muß, was aber eben die Kenntnis der Truppenstandorte voraussetzen müßte, dann würde sich der Austausch mit Vorteil direkt bei den Küchen, resp. Frontmagazinen abwickeln. Eine Annäherung an das von Major i. Gst. Meyer vorgeschlagene Fassungssystem ließe sich am ehesten so denken, daß die Lastwagen der Vpf.Abt. zum Standort des Fassungstrains fahren würden, um dort den Nachschub abzugeben und den Rückschub aufzunehmen. Der Standort des Fassungstrains ist bestimmt schon etwas stabiler als derjenige der Truppe.

Wenn wir das Ziel anstreben, jede größere Bewegung in Frontnähe zu vermeiden, so kommen wir zu folgender Lösung, die im Prinzip dem heute angestrebten System des Nachschubweges entspricht:

Alle Ersatzlieferungen erfolgen an die Übernahmestelle, bzw. an den Standort der Vpf.Abt. Diese übergibt, wenn immer möglich, an ihrem eigenen Standort, der also in der Regel zugleich Fassungsplatz ist, der Truppe den Nachschub auf deren eigenen motorisierten Fassungstrain, welcher, wenn die Verhältnisse es gestatten, die Vpf. bis zur Küche führt. Ein Umlad auf Fuhrwerke und Karren ist demnach nur noch da erforderlich, wo die Motorfahrzeuge infolge schwieriger Wegverhältnisse nicht bis zur Küche gelangen können.

Die Eisenbahn als Transportmittel im Kriege

Hptm. Max Strauß, Küsnacht (ZH)

In der Dezember-Nummer des „Fourier“ ist unter der Überschrift „Neuzeitlicher Nachschub“ ein in der Schweizerischen Militärzeitschrift erschienener Aufsatz von Major i. Gst. O. Meyer wiedergegeben.

Der Verfasser hält in seinen Ausführungen fest, daß nach den neuesten Angaben der Nachschub mit der Eisenbahn, wenigstens für den Kriegsfall, ganz aufgegeben werden soll. Er schließt daran die Bemerkung: „Es mag hier lediglich darauf hingewiesen werden, daß mit Rücksicht auf dauernde Luftunterlegenheit unsererseits meines Erachtens die Eisenbahn in unserem kleinen Land ihre Rolle als Transportmittel im Kriege sozusagen ganz ausgespielt hat.“ In ähnlichem Sinne äußert sich in der gleichen Nummer des „Fourier“ die Berichterstattung über ein im Rahmen der Herbstversammlung der Sektion Zentralschweiz der S.V.O.G. gehaltenes Referat von Oberstlt. i. Gst. Kuenzy über das Thema: „Die Neuordnung unseres Nach- und Rückschubes“.

Ohne zu den Vorschlägen von Major i. Gst. O. Meyer für eine Neuregelung unseres Systems des Nach- und Rückschubes im einzelnen Stellung nehmen zu wollen, sei an dieser Stelle doch einmal die Frage gestreift, ob und welche Dienste die Eisenbahnen für die Armee überhaupt noch leisten können, sei

es in der Mobilmachung, vor einem Ausbruch der Feindseligkeiten oder im eigentlichen Kriegsfall. Von Befürwortern einer bis an die äußersten Grenzen des Möglichen gehenden Motorisierung der Armee hört man gelegentlich die Ansicht, daß die Eisenbahnen jede Bedeutung als militärisches Transportmittel verloren hätten, und daß das Motorfahrzeug in einem künftigen Kriege alle Transporte für die Armee besorgen müßte und könnte. Sie gehen damit in ihren Forderungen weiter, als selbst die oft zum Vorbild genommene vollmotorisierte amerikanische Armee den Einsatz von Motorfahrzeugen für Nachschubzwecke getrieben hat. Es wird oft übersehen, daß das USA-Transportation Corps nach der Invasion in Nordfrankreich einen gewaltigen Park von Lokomotiven und Güterwagen an Land gesetzt hat.

Es ist im Grunde genommen erstaunlich, daß diese Auffassung auch heute wieder in ihrer ganzen Ausschließlichkeit aufgestellt wird. Haben uns nicht die Erfahrungen der kriegführenden Länder eines anderen belehrt? Schon vor dem zweiten Weltkrieg machte man sich nicht nur bei uns, sondern auch in den kriegführenden Ländern über die Auswirkungen eines künftigen Luftkrieges seine Gedanken. Während in Frankreich und Italien mit wehrwirtschaftlicher Begründung die Elektrifikation der Bahnen in stärkerem Maße gefördert wurde, hat sich Deutschland in seinen intensiven Kriegsvorbereitungen ganz der Vermehrung seines militärischen Transportpotentials auf der Straße zugewandt und die entsprechende Vorbereitung der Bahnen eher vernachlässigt. Der Krieg brach aus, und schon die ersten Luftangriffe richteten sich vorwiegend gegen die Straßen- und Eisenbahn-Verkehrsknotenpunkte, gegen Rangierbahnhöfe, Stellwerke und Lokomotivdepots. Interessanterweise war aber trotz der systematischen Bombardierung aller Verkehrsanlagen bis in die letzten Monate des Krieges auf keiner Seite eine ernsthaftere und tiefgreifende Desorganisation des Verkehrswesens zu beobachten. Es war eine der größten Überraschungen des ganzen Kriegsablaufes, zu welchen gewaltigen Transportleistungen die Eisenbahnen in den kriegführenden Staaten selbst unter feindlicher Einwirkung fähig waren. Aus allen Berichten von militärischer und fachmännischer Seite geht hervor, daß sich der Bahnverkehr jeweils mit erstaunlicher Raschheit von den Bombenangriffen erholte und dank vorzüglich organisierter Störungsbekämpfung einen Grad der Anpassungsfähigkeit erreichte, den man in den Vorkriegsdiskussionen nicht für möglich gehalten hätte.

In England rollte der größte Teil der kriegswichtigen Transporte auf der Schiene, ohne daß die schweren deutschen Bombardierungen des Jahres 1940 seinem Eisenbahnnetz viel hätten anhaben können. In der Sowjetunion waren die Eisenbahnlinien geradezu der Rückgrat der kämpfenden Armeen und es gelang mit ihrer Hilfe nicht nur, die Truppen an der Front zu versorgen, sondern auch einen Großteil der industriellen Einrichtungen ins Landesinnere zu evakuieren. In Deutschland erkannte man eigentlich erst zu Beginn des Feldzuges gegen Rußland die eminente Bedeutung der Eisenbahnen für die Versorgung der Front. Man versuchte, den Bau von Lokomotiven und anderem Rollmaterial durch eine verein-

fachte Kriegsbauweise zu beschleunigen und das Versäumte nachzuholen. Selbst als der Krieg für das Dritte Reich bereits verloren war, die alliierten Armeen an der Rheinlinie standen und der Luftkrieg gegen den in dieser Hinsicht bereits niedergekämpften Gegner seinen Höhepunkt erreicht hatte, konnten die dringlichsten Züge in Deutschland mit Umleitungen noch fast überall durchgebracht werden.

So müßte in einem Kriegsfall auch bei uns versucht werden, die Eisenbahnen solange als möglich betriebsfähig zu erhalten. Vergessen wir nicht, daß auch der Straßenverkehr so gut unterbrochen werden könnte, wie der Verkehr auf der Schiene. Ein allfälliger Gegner wird uns kaum den Gefallen erweisen, nur solche Straßenstücke zu bombardieren, die leicht ausgebessert oder umfahren werden können. Ein Angriff würde sich auch hier gegen Brücken, Engpässe, Über- oder Unterführungen richten. Wird ein solches Objekt getroffen, z.B. eine Straßenbrücke oder -überführung, so braucht es kaum weniger, vielleicht sogar noch mehr Zeit, den Schaden zu beheben, als wenn bei einer Verletzung des Bahnkörpers eine Notbrücke eingeschoben werden muß. Auch Schäden an der Fahrleitung sind gar nicht so schwer zu reparieren, wie man gemeinhin annimmt. Bei den verschiedenen irrtümlichen Bombardierungen von Schweizer Bahnstrecken hat sich wiederholt gezeigt, daß die elektrischen Anlagen nach kurzer Zeit wieder verwendbar waren, noch bevor das beschädigte Geleisestück wieder befahren werden konnte.

Die überaus schweren Zerstörungen an den Eisenbahnanlagen in Frankreich, Holland und Italien dürfen nicht zu falschen Schlüssen über die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen im Kriege verleiten. Dort diente das nationale Eisenbahnnetz den eingebrochenen feindlichen Truppen, die bei wendendem Kriegsglück hinter sich die Eisenbahnanlagen systematisch zerstörten. Andere Zerstörungen wurden durch Untergrundbewegungen und Freiheitskämpfer vorgenommen, um die feindlichen Kriegshandlungen an einem empfindlichen Punkte zu stören. Ein Großteil der Beschädigungen am Eisenbahnmaterial in den besetzten Ländern geht daher auf Ursachen zurück, mit denen wir hinter unserer eigenen Frontlinie nicht ernsthaft zu rechnen brauchten.

Es könnten im Ernstfall auch bei uns Lagen entstehen, in denen der Armee mit technisch gut gerüsteten und leistungsfähigen Eisenbahnen außerordentlich gedient sein würde. Die Gesunderhaltung des nationalen Verkehrsinstrumentes wird daher auch vom militärischen Gesichtspunkt aus je und je zu den wichtigsten Aufgaben des Bundes gehören. Das gilt schon deshalb, weil die Eisenbahnen für die Mobilmachung, allfällige Aufmarschtransporte und für die Zeit einer neuerlichen bewaffneten Neutralität wichtige Aufgaben für Land und Volk zu erfüllen haben. Es darf nicht leicht hin übersehen werden, daß die Bahnen gerade während des zweiten Weltkrieges ihre Unersetzlichkeit für Volk, Wirtschaft und Landesverteidigung in eindrucklicher Form unter Beweis gestellt haben.

Mit diesen Ausführungen soll nun keineswegs die Auffassung vertreten werden, daß sich unsere Armee in ihren Bestrebungen nach einer vernünftig bemessenen Heeresmotorisierung, wie sie zur Zeit in Aussicht genommen ist (L.Trp., Art., Genie, Trains), nicht auf dem richtigen Wege befinde. Im Gegenteil: Diese

Maßnahmen gehören zu einer gründlichen und vorausschauenden Kriegsvorbereitung. Unrichtig ist es jedoch, unsere Eisenbahnen im vornherein abschreiben zu wollen und ihnen für den Kriegsfall jede militärische Bedeutung abzusprechen. Motorfahrzeug oder Eisenbahn, je nach Lage — das wird auch im modernen Kriege die Alternative sein, denn der Nachteil einer etwas größeren Empfindlichkeit der Schiene gegenüber Luftangriffen wird in vielen Fällen durch ihre größere Leistungsfähigkeit und die Vorteile des größeren Transportvolumens aufgewogen. Die Eisenbahnen werden auch in einem künftigen Kriege neben und mit dem Motorfahrzeug nützlichste Dienste für die Landesverteidigung leisten können.

Churchills Memorien (I/2)

Liest sich schon der erste Teil der Memoiren Churchills über die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen wie ein spannender Roman, so vermag der zweite Teil des ersten Bandes, betitelt „*Drôle de guerre*“ dieses Interesse womöglich noch zu erhöhen. In diesem Buch schildert Churchill die Zeit vom Kriegsausbruch im September 1939 bis zum 10. Mai 1940. In den Jahren vor dem Krieg stand er den Geschehnissen mehr als Privatmann gegenüber, obwohl er immer über die politischen Geschehnisse vorzüglich orientiert war und auch wiederholt erfolgreich in die aktive Politik indirekt eingriff. In der Epoche des „*Drôle de guerre*“ finden wir ihn auf dem verantwortungsvollen Posten des Chefs der Admiralität. Sein früherer Gegner Chamberlain hatte ihn bei Kriegsausbruch sofort ins Kriegskabinett berufen und ihm das Amt übertragen, das er schon in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg bekleidet hatte.

Nun hatte er Gelegenheit, seine ganze Energie daran zu setzen, die von ihm erkannten Mängel aufzudecken und um deren Behebung zu kämpfen. Nicht immer hatte er Erfolg, und er selbst wurde zufolge der Rückschläge, welche die britische Kriegsflotte trafen, ebenfalls heftig angegriffen, obwohl es ihm gelang, sowohl der Gefahr durch die deutschen U-Boote als auch der magnetischen Minen wirkungsvoll entgegen zu treten.

In diesem zweiten Band, in dem Churchill nicht nur die Tatsachen nüchtern schildert, sondern auch — ohne Überheblichkeit — seinen persönlichen Anteil am Geschehen hervorhebt, deckt er mit meisterhafter Klarheit die zwei gegensätzlichen Auffassungen von der Kriegführung auf, die damals in England anzutreffen waren: Darf sich ein Staat über die Rechte kleiner Nationen (Norwegen, und dann Belgien, Holland) hinwegsetzen, wenn er erkennt, daß der Gegner das Völkerrecht mißachtet oder nicht? Churchill bejahte diese Frage von allem Anfang an und empfahl z. B. rechtzeitig die Verminung der Küstengewässer innerhalb des norwegischen Hoheitsgebietes, um den Deutschen die Erzlieferungen aus Schweden zu unterbinden. Zu dieser Verletzung der norwegischen Neutralität entschloß man sich später, trotz den zuerst überwiegenden Bedenken, als es allerdings bereits zu