

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

Band: 87=107 (1941)

Heft: 6

Artikel: Die wehrpolitische Bedeutung der Bundesbahnen

Autor: Wanner

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-17173>

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: 12.01.2026

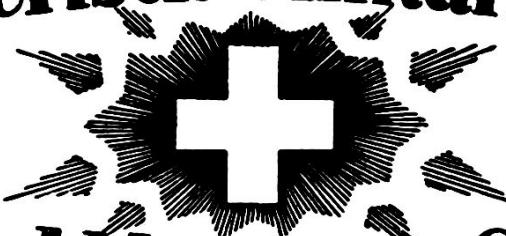
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zofingen, Juni 1941

No. 6 / 87. Jahrgang

107. Jahrgang der Helvetischen Militärzeitschrift

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung



Journal Militaire Suisse Gazzetta Militare Svizzera

Organ der Schweizerischen Offiziersgesellschaft

Redaktion: Oberstdivisionär E. Bircher, Aarau

Mitarbeiter: Oberst K. Brunner, Zürich; Oberst O. Brunner †, Luzern; Colonel F. Chenevière, Genève; Oberst G. Däniker, Wallenstadt; Oberst i. Gst. H. Frick, Bern; Oberst W. Gubler, Frauenfeld; Komm.-Oberst F. Kaiser, Bern; Colonel E. Moccetti, Massagno; Colonel M. Montfort, Bern; Major E. Privat, Genève; Oberst M. Röthlisberger, Bern; Capitaine A. E. Roussy, Genève; Oberstkörps-Kdt. U. Wille, Meilen

Adresse der Redaktion: Zeitglocken 2, Bern

Telephon 24044

Die wehrpolitische Bedeutung der Bundesbahnen

Von Hptm. i. Gst. Wanner, Stab 3. Division, Bern.

I. Allgemeine Feststellungen:

Es ist eine Tatsache, auf die an dieser Stelle bei früherer Gelegenheit hingewiesen wurde (vergl. den Aufsatz «Wehrwirtschaftlich gerichtete Verkehrspolitik» im Juni-Heft 1937 der Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung), dass schon einige Jahre vor Kriegsausbruch durch eine systematische Vorbereitung des Verkehrsapparates in den uns umgebenden Ländern die Voraussetzungen für den Einsatz eines gesteigerten Transportpotentials als wichtiges Mittel der modernen Kriegsführung geschaffen wurden. In jene Zeit der Vorbereitung und militärischen Verkehrsplanung fällt in Deutschland der Bau von eigenen Autobahnen, die industrielle Herstellung von synthetischem Treibstoff auf dem Weg der Kohlenhydrierung zur Gewinnung der Treibstoffautarkie sowie die Ueberholung und planmässige Erneuerung des in der Reichsbahn geschaffenen machtvollen Verkehrsinstrumentes. Gleichzeitig wurde in Frankreich und Italien mit wehrwirtschaftlicher Begründung die Elektrifikation in stärkerem

Ausmass gefördert, wobei in Italien namentlich die Erfahrung mit den Sanktionen im Abessinienkrieg eine vermehrte Kohlenunabhängigkeit als wünschbar erwiesen hatte. Mit dem sichtbaren Zweck der Vorratsbildung von Treibstoffen führte dieses Land auch eine vermehrte Besteuerung des Automobilgütertransports durch, um durch fiskalische Massnahmen den Gütertransport von der Strasse auf die Schiene zurückzuleiten und durch eine solche Arbeitsteilung die militärische Transportmittelreserve zu steigern.

Es genügt in diesem Zusammenhang, auf diese militärisch inspirierte Transportpolitik hinzuweisen, die überall dem Zwecke diente, ein möglichst schlagkräftiges Transportinstrument zu schaffen, das auch dem ins Vielfache gesteigerten Transportbedarf eines Krieges zu genügen vermochte.

Der bisherige Verlauf des Krieges hat gezeigt, wie richtig diese Voraussicht war. Der Transportbedarf der kriegführenden Parteien ist auf ein Vielfaches gestiegen und die Kampfhandlungen sind vielfach darauf gerichtet, die feindlichen Verkehrs einrichtungen zu vernichten. So gelten die gegenseitigen Luftangriffe vorzugsweise den industriellen Anlagen für die Treibstoffherstellung, den Benzin- und Oellagern, den Kraftwerken, den Bahnanlagen aller Art, wobei besonders die Verkehrsknotenpunkte mit Rangierbahnhöfen, Stellwerken und Reparaturwerkstätten heimgesucht werden. Interessanterweise war aber trotz der systematischen Bombardierung aller Verkehrsanlagen auf keiner Seite bis jetzt eine ernsthafte und tiefgreifende Desorganisierung des Verkehrswesens zu beobachten. Aus allen Berichten von militärischer und fachmännischer Seite geht vielmehr hervor, dass insbesondere der Bahnverkehr mit erstaunlicher Raschheit sich von Bombenangriffen wieder erholte und dank vorzüglich organisierter Störungsbekämpfung einen Grad der Immunisierung und Anpassung erreichte, der in den Vorkriegsdiskussionen nicht für möglich gehalten worden war.

Allerdings ergab sich als erste Auswirkung im kriegführenden Ausland eine starke Preiserhöhung für alle Verkehrsleistungen, namentlich der Bahntaxen und eine Fahrplaneinschränkung, die bis zur zeitweiligen Lahmlegung des Zivilverkehrs für einzelne Linien führte. Auch stellte sich im Personen- und Güterverkehr schon bald ein empfindlicher Wagenmangel ein, weil offenbar grosse Teile des Rollmaterialparkes mit einer ständigen militärischen Hypothek belegt wurden. Es ist daher der paradoxe Umstand eingetreten, dass die Werbedienste der benachbarten Bahnen heute ihre Hauptaufgabe darin erblicken, das Publikum über die Unerwünschtheit zu häufigen Reisen aufzuklären. Diese Umstellung wird von den bahnamtlichen Werbediensten mit bemerkenswertem Erfolg durchgeführt, so dass in

den kriegsführenden Ländern die Aufklärung über die Unterdrückung aller Luxusreisebedürfnisse, über längere Lieferfristen, Verkehrsumleitungen, vorübergehende Schliessung von Linien für den zivilen Verkehr sowie über den Kampf für raschen Wagenumlauf und Zeitgewinn im Ent- und Beladen von Güterwagen längst zu den Selbstverständlichkeiten gehört. Ja man hat sich auch an den planmässigen Einsatz aller sich früher konkurrenzierenden Verkehrsmittel gewöhnt, wie er durch den Einsatz von sog. regionalen und örtlichen Verkehrsleitungen sichergestellt wird, die über das im einzelnen Fall einzusetzende Verkehrsmittel bestimmen.

II. Kriegsregime von Bahn und Auto in der Schweiz.

Nach diesem kurzen Rückblick auf die ausländische Verkehrsentwicklung soll im folgenden das Kriegsregime des schweizerischen Verkehrs betrachtet werden. Da ist vorerst festzustellen, dass im rechtlichen Sinn nur von einem Kriegsbetrieb der Eisenbahnen gesprochen werden kann. Die nach der Requisition der armeetauglichen Fahrzeuge im Strassenverkehr verbleibenden Motorfahrzeuge unterstehen wohl einer immer strengerem Treibstoffrationierung und spielen damit in der Verkehrsbedienung praktisch keine grosse Rolle mehr. Auf eine organisatorische Zusammenfassung des ganzen Autotransportapparates und eine Militarisierung des Personals, wie sie für den zentralen Einsatz nötig wären, ist aber bis heute verzichtet worden.

Im Gegensatz dazu steht die schon im Frieden weitgetriebene Vorbereitung der Eisenbahnen für den Kriegsbetrieb, der am 2. Sept. 1939 durch Verfügung des Bundesrates eingeführt und seither beibehalten wurde. Die für die Oeffentlichkeit einschneidendste Änderung des Kriegsbetriebes ist die Ersetzung des Friedensfahrplanes durch den Kriegsfahrplan. Die Einführung des Kriegsfahrplanes erfolgte trotz der kurzen Ueberleitungszeit mit Uhrwerkmaßiger Präzision, was bemerkenswert ist, weil dadurch die Tagesordnung fast des letzten Eisenbahners berührt wurde.

Bei der Mobilmachung und bei allen seitherigen Aufmarschtransporten, bei dem Transportbedarf des Heeres für den täglichen Nach- und Rückschub, bei den gewaltigen Materialtransporten aller Art für die Befestigungsbauten wie im periodischen Urlaubsverkehr erwies sich erneut die hervorragende Eignung der Schiene als Massentransportmittel. Man stelle sich nur einen Moment die für den Sonntagsurlaub ganzer Divisionen notwendige Transportkapazität vor, so zeigt sich sofort, dass solche Urlaubstransporte ohne Eisenbahnen einfach unmöglich wären. Mit einem Minimum an Aufwand wird hier dank einer so leistungsfähigen Transporteinheit, wie sie der Zug darstellt, ein Höchst-

mass an Schnelligkeit und Sicherheit erreicht. Jahreszeitliche Einflüsse beeinträchtigen die fahrplanmässige Beförderung nicht, so dass dank elastischer Fahrplanorganisation auch die Truppe entlegenster Standorte bei geringstem Zeitaufwand mit ihren Angehörigen und dem beruflichen Milieu in engster Verbindung bleiben konnte. Nur nebenbei sei hier auf die moralische und wirtschaftliche Bedeutung guter Verkehrsverbindungen zwischen Truppe und Hinterland hingewiesen.

Der Kriegsfahrplan von 1939/40 wurde gegenüber dem von 1914 wesentlich verbessert, indem das Prinzip des starren Fahrplans durch die Aufnahme einiger Schnellzüge auf den Hauptlinien durchbrochen wurde. Die erste Periode des Kriegsfahrplanes blieb nach Befehl des Generals auf die Zeit vom 2. September bis 8. Oktober 1939 beschränkt, während für die Remobilmachung des Jahres 1940 die Zeit vom 11. Mai bis 8. Juni als bisher zweite Kriegsfahrplanperiode zu registrieren ist. Abgesehen von dieser insgesamt neunwöchigen Dauer des Kriegsfahrplanes blieb bis jetzt die Schweiz von jeder tiefergreifenden Einschränkung des Eisenbahnbetriebes verschont. Dies ist ausschliesslich der rechtzeitigen Umstellung auf die weisse Kohle zu verdanken, die unserem Land so schwere Transporteinschränkungen, wie sie der Kohlenmangel des Weltkrieges 1914—18 mit sich gebracht hatte, glücklicherweise ersparte. Die als Arbeitsbeschaffungsmassnahme durchgeföhrte Elektrifikation der Bundesbahnen fand so nachträglich eine glänzende Rechtfertigung. Jene Pionierleistung ragt damit weit über den Rahmen einer technischen Rationalisierung der Betriebsweise hinaus und erscheint als wichtige staatspolitische Leistung, die von der Geschichtsschreibung zu den bedeutendsten Ereignissen seit der Schaffung des Bundesstaates gezählt werden muss. Das mit der Umstellung auf einen landeseigenen Betriebsstoff bewiesene wehrwirtschaftliche Denken hat den Schienentransportapparat von der Zufuhr ausländischer Kohle unabhängig gemacht. Das ist für die Aufrechterhaltung unserer Unabhängigkeit umso wichtiger, als gleichzeitig der Automobilverkehr infolge der Heeresrequisition der Motorfahrzeuge und zunehmender Brennstoffknappheit fast ganz lahmgelegt wurde. Die Eisenbahnen erhielten so die einzigartige Gelegenheit, durch die reibungslose Uebernahme fast des ganzen zivilen Strassenverkehrs in einer Zeit höchster Beanspruchung der Schiene durch die zusätzlichen Transportleistungen für die Landesverteidigung eine erstaunliche Leistungsprobe abzulegen, woraus sich für die Zukunft bedeutsame verkehrspolitische Folgerungen ergeben. Der Kriegsbetrieb der Eisenbahnen charakterisiert sich damit als eine Zeit, in welcher fast der gesamte lebenswichtige Transportbedarf des Landes durch die Schiene bewältigt wird und in welcher so deutlich wie noch

nie die nur ergänzende Funktion aller übrigen Verkehrsmittel in Erscheinung tritt.

Im Hinblick auf diese gesteigerte Bedeutung der Schiene für Volk, Wirtschaft und Landesverteidigung muss an die Pflichterfüllung des Verkehrssoldaten der gleich strenge Maßstab angelegt werden, wie er in der Armee selbstverständlich ist. Das Pflichtenheft des Eisenbahners erfährt daher durch die Anordnung des Kriegsbetriebes eine der lebenswichtigen Aufgabe des Schienenbetriebes adäquate Verschärfung, wie sie am deutlichsten in der Unterstellung des Personals unter die Militärstrafgesetzgebung zum Ausdruck kommt. *Dadurch wird die Dienstpflicht des Eisenbahners der militärischen Dienstpflicht des Soldaten weitgehend gleichgestellt*; die Gleichstellung erstreckt sich auch auf die Disziplinarstrafordnung. Als rechtlicher Ausfluss der Militarisierung ist daher eine Durchdringung des beamtenrechtlichen und des militärischen Disziplinarbegriffes festzustellen. Trotzdem das beamtenrechtliche Dienstverhältnis weiter besteht, nehmen die Leistungen des Eisenbahnpersonals den Charakter militärischer Dienstleistungen an, was sich darin zeigt, dass die im Arbeitszeitgesetz enthaltenen zeitlichen Beschränkungen der Arbeitspflicht unter dem Regime des Kriegsbetriebes dahinfallen; desgleichen werden auch die Vergütungen für geleistete Ueberzeit sistiert. Wie der Soldat, ist also auch der Eisenbahner, sofern die militärischen Interessen dies erfordern, zu unbeschränkter Dienstleistung verpflichtet und seine berufliche Freizügigkeit ist weitgehend aufgehoben. Indessen ist es eine Selbstverständlichkeit, dass die soziale Tendenz der Arbeitszeitgesetzgebung nicht aus fiskalischen Gründen eingeschränkt werden kann; Ausnahmen vom Gesetz müssen immer militärisch gerechtfertigt werden.

Die vom Personal während der Mobilisationszeit hinsichtlich der Ferien- und Freizeitbeschränkung und durch eine viel stärkere berufliche Anspannung gebrachten Opfer stellen eine Analogie zur Pflichterfüllung des Soldaten dar, wobei jedoch anzuerkennen ist, dass die Dienstleistung des Soldaten mit einem Herausreissen aus dem gewohnten Familien- und Berufskreis im allgemeinen grössere persönliche Verzichte in sich schliesst. Die vermehrte Beanspruchung des Verkehrssoldaten durch die Sistierung von Ueberzeitvergütungen und die Aufhebung der Freizügigkeit sowie die militärische Ausgestaltung des Disziplinbegriffes sind aber Ausstrahlungen der allgemeinen Wehrpflicht, die ohne weiteres zur Feststellung berechtigen, dass auch der Eisenbahner seinen persönlichen Beitrag für die Landesverteidigung leistet. Dazu kommt noch, dass die wehrpflichtigen Eisenbahner im Turnus, nach Massgabe der dienstlichen Möglichkeiten einen zweimonatigen Aktivdienst bestehen. Diese Massnahme ist in erster Linie aus

psychologischen Gründen zu erklären. Sodann ist hier auf das Solidaritätswerk der Lohnausgleichskassen hinzuweisen; die von Bundesbahnverwaltung und Personal bis Dezember 1940 einbezahlten Beiträge erreichen 5 Millionen Franken, während sich die Bezüge auf nicht ganz 600,000 Franken belaufen.

Ist mit den bisherigen Ausführungen gezeigt, wie der Kriegsbetrieb der Eisenbahnen das Beamtenrechtsverhältnis umgestaltet und dem Rechtsverhältnis der Soldaten annähert, so bleibt noch kurz die Organisationsform dieses Ausnahmeregimes zu charakterisieren. Als wichtigste Änderung gegenüber dem Friedenszustand stellt sich die deutlichere Herausarbeitung einer hierarchischen Spalte dar, wie sie in der Ernennung des *Militäreisenbahndirektors und der Betriebsgruppendifrektoren* mit ihren Stäben zum Ausdruck kommt. Zum Militäreisenbahndirektor ernannte der Bundesrat den Vorsteher des Bau- und Betriebsdepartementes der Generaldirektion, zu Betriebsgruppendifrektoren die Kreisdirektoren der drei Bundesbahnkreise in Lausanne, Luzern und Zürich. Diese Beordnung entspricht dem bewährten Grundsatz *der personellen Einheit in der militärischen und zivilen Leitung des Eisenbahnwesens* und ist auch als Ausstrahlung unseres Milizsystems zu betrachten, das auf die Schaffung einer ständigen Militäreisenbahnbehörde verzichtet. Die Militarisierung wird also mit einem Minimum an organisatorischen und personellen Änderungen sichergestellt.

In der Person des Militäreisenbahndirektors erhalten die militarisierter Eisenbahnen des Landes, und zwar Bundesbahnen und Privatbahnen, ihre hierarchische Spalte. Der Übergang der Verfügungsgewalt über den gesamten Schienentransportapparat von den zivilen auf die militärischen Behörden erhält dadurch einen deutlichen Ausdruck. In der Person des Militäreisenbahndirektors vereinigen sich militärische und zivile Kompetenzen, wobei aber die Militärgewalt überwiegt, was bei Eintreten kriegerischer Verwicklungen sofort sichtbar würde.

Schliesslich seien noch die Eisenbahn-Offiziere erwähnt, die in den höheren Stäben die Rolle von fachtechnischen Beratern ihrer Kommandanten spielen und die in enger Verbindung mit den Betriebsgruppendifrektionen die Transporttabellen für alle Truppen- und Materialtransporte ausarbeiten.

Nur angedeutet werden kann in diesem Zeitpunkt die in engster Zusammenarbeit mit der Armeeleitung für den militärischen Einsatz der Schiene und für die Aufrechterhaltung des Schienenbetriebes bei feindlicher Luft- und Erdeinwirkung geleistete Arbeit. Sie erstreckt sich von der Aufstellung und Ausbildung einer eigenen Flakartillerie für den militärischen Schutz der wichtigeren Kraftwerke, der Ausrüstung einer grossen Zahl von Hilfswagen mit Werkzeug zur Behebung von Störungen, der

Bereitstellung von Ersatzbrückenmaterial, mobiler Rampen, der baulichen Vorbereitung von Verkehrsumleitungen, der Verlängerung von Kreuzungs- und Ueberholungsgeleisen, der Herstellung von Ueberbrückungen zur Verwendung von Industriestrom bei Ausfallen von Bahnstrom, der Durchführung der Verdunkelung und vieler Luftschutzbauten bis zur militärischen Schulung einer ganzen Reihe von Eisenbahnhilfsdienstdetachementen in weit über Regimentsstärke, die in weitgehender Spezialisierung auf ihre verschiedenen Kriegsaufgaben vorbereitet wurden. Dazu gehört ferner die Organisation der Bahn- und Werkbewachung mit gegen 8000 Gewehren, die Durchführung von Schiessübungen für alle gewehrtragenden Bundesbahner vom äussern Dienst, sowie die dezentralisierte Unterhaltung einer ansehnlichen Diesel- und Dampfreserve. Diese ganz im stillen, unter Ausschluss der Oeffentlichkeit und unter Verwendung der neuesten Kriegserfahrungen geleistete Arbeit darf Armeeleitung und Militäreisenbahndirektor mit der Genugtuung erfüllen, alle Vorkehrungen getroffen zu haben, um die Brauchbarkeit der Eisenbahn bei kriegerischen Einwirkungen und starker Luftbedrohung als Instrument und Hilfswaffe der Landesverteidigung sicherzustellen. Der militärische Charakter dieser kriegsvorsorglichen Massnahmen verbietet im jetzigen Zeitpunkt eine nähere Würdigung, so dass diese blosse Andeutung des neuartigen Aufgabenbereiches genügen muss.

Zusammenfassend kann der Kriegsbetrieb als organisatorische Massnahme gekennzeichnet werden, durch welche Staatsbahn und Privatbahnen zu einem einheitlichen, auf die Bedürfnisse der Landesverteidigung und der Landesversorgung ausgerichteten Transportinstrument zusammengeschweisst werden. Der normale Verwaltungs- und Betriebsapparat der Staatsbahn übernimmt weitgehend die Funktionen einer Militäreisenbahnbehörde; damit wird der Einbau des Schienentransportinstrumentes in die Armee durch ein Minimum von personellen Umstellungen ermöglicht. Für das Personal erweitert sich durch die Militarisierung der Pflichtenkreis, so dass der Eisenbahner der Landesverteidigung an der Verkehrsfront in ebenso nützlicher und notwendiger Weise dient, wie sein feldgrauer Kamerad des Heeres.

III. Hervorstechende Leistungen der Schiene in der Mobilisationszeit; wehrpolitische und verkehrspolitische Folgerungen.

Der Kriegsbetrieb der Eisenbahnen zeigte im Gegensatz zu allen Voraussagen das Phänomen, dass die Bundesbahnen schon im Jahr 1939 und erneut im Jahr 1940 zu einem aktiven Abschluss gelangten. Dieses Kriegswunder hat seinen Hauptgrund im Rückfluss eines grossen Teiles des in normalen Zeiten auf der Strasse

beförderten Güterverkehrs, in dem durch die Vorratshaltung gesteigerten Warenumlauf, in einem ausgedehnten Militärverkehr, wobei neben der turnusgemässen Entlassung ganzer Divisionen der Urlauberverkehr besonders zu erwähnen ist. Das Landesausstellungs- und erste Kriegsjahr stellte sogar hinsichtlich der geleisteten *Personenkilometer* einen absoluten Rekord auf. Nur der sozialen Tarifgestaltung (Militär- und Landesausstellungsverkehr mit stark verbilligten Taxen) ist es zuzuschreiben, dass nicht auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr den gleichen Rekord verzeichneten.

Ganz besonders hervorzuheben ist die Tatsache, dass der gewaltige Mehrverkehr der Jahre 1939 und 1940 ohne entsprechende Mehrkosten bewältigt werden konnte. Hatte das Kostengesetz der Eisenbahnen sich bei der Verkehrsabwanderung der vergangenen Jahre immer im ungünstigen Sinn gezeigt, weil der geringere Ausnützungsgrad der Schiene keine proportionale Senkung der Ausgaben ermöglicht, so trat jetzt zum erstenmal der Vorteil der Fixkostenstruktur bei einer plötzlichen Verkehrsvermehrung in Erscheinung. Besser als durch alle Theorie musste die Oeffentlichkeit das Kostengesetz der Eisenbahnen kennen lernen, indem der ganze Mehrverkehr des Jahres 1939, nämlich 5 Millionen Reisende oder rund 5000 voll besetzte Personenzüge und 3 Millionen Gütertonnen oder rund 3500 voll ausgelastete Güterzüge, ohne nennenswerte Mehrausgaben bewältigt wurden. Im Jahre 1940 wurde dieser Anschauungsunterricht mit noch grösserem Erfolg für die SBB fortgesetzt.

Dem Steuerzahler und Stimmbürger wurde so eindrücklich der Zusammenhang zwischen Bundesbahnsanierung und Wettbewerbsregelung klar gemacht. Wenn der Schiene ein gewisser Verkehrsbesitz gesichert wird, so kann die Sanierung mit geringeren Opfern durchgeführt werden. Nachdem die Staatsbahn in Zeiten schwerster Not sich dank vorsorglicher Kriegsorganisation und rechtzeitiger Umstellung auf einen landeseigenen Betriebsstoff als zuverlässigster Verkehrsträger erwiesen hat, sollten die Gesunderhaltung und ein minimaler Wettbewerbsschutz der Schiene im Frieden aus militärischen und staatspolitischen Gründen sichergestellt werden.

Auf eine grundlegende Änderung in der Einstellung des Bundes zu seiner Staatsbahn gegenüber der Grenzbesetzungszeit 1914—18 ist noch besonders hinzuweisen. Damals mussten die SBB die schmerzliche Erfahrung mit den vielgenannten bahnfremden Leistungen machen, deren Wert bekanntlich eine halbe Milliarde überstieg. Das brachte nicht nur die Bundesbahnhinanzen dauernd aus dem Gleichgewicht, sondern führte auch zu einer ungerechten Lastenverteilung zwischen Bahnbénützern und den nicht auf die Benützung der Schiene angewiesenen Volkskreisen.

In der jetzigen Mobilisationszeit werden alle Militärtransporte tarifmässig vergütet und die Bahnverwaltung ist berechtigt, dem Heer als Grosstransporteur für alle Leistungen Rechnung zu stellen, wobei mindestens die Selbstkosten gedeckt werden müssen. Die Beziehungen zwischen Bundesbahnen und Armee werden also entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung der Staatsbahn zu einer kaufmännischen Geschäftsführung nach dem Prinzip der Abgeltung aller Transporte und besondern Leistungen organisiert. Nach dieser neuen Ordnung werden alle Transportkosten des Heeres und weitere bauliche Aufwendungen für die Landesverteidigung auf Mobilisationskonto gebucht, was eine gerechte Lastenverteilung auf das ganze Staatsvolk sicherstellt. Eine Ueberwälzung dieser indirekten Ausgaben für die Landesverteidigung auf die Bahnbénutzer, die in Form höherer Tarife (was in der Wirkung einer indirekten Steuer gleichkommt) dafür aufzukommen hätten, wird damit glücklicherweise vermieden.

Es rechtfertigt sich, in diesem Zusammenhang auch auf die gewaltigen finanziellen Vorteile des elektrischen Betriebes kurz hinzuweisen. *Wenn die Eisenbahntarife bis heute in der Schweiz nicht erhöht werden mussten und, von einigen Dampfstrecken abgesehen, jede Fahrplaneinschränkung unterbleiben konnte, so ist das ausschliesslich der Verwendung der weissen Kohle zu verdanken.*

Im vergangenen Weltkrieg stiegen die Kohlenpreise auf das Sechs- bis Siebenfache, was zu einer entsprechenden Erhöhung der Traktionskosten führte. Gleichzeitig wurde es immer schwieriger, die notwendigen Kohlemengen ins Land zu bringen, so dass scharfe Fahrplaneinschränkungen unvermeidlich waren. Hätten nicht wehrwirtschaftliches Verkehrsdenken und grosszügige staatliche Arbeitsbeschaffung eine Umstellung aller verkehrsreichen Linien auf den elektrischen Betrieb ermöglicht — heute werden 74 % der SBB-Linien, die 94 % des Gesamtverkehrs bewältigen, elektrisch betrieben — so wäre uns eine eigentliche Verkehrskalamität nicht erspart geblieben. Wenn im Frieden der Gebrauch der weissen Kohle verglichen mit einem modernen Dampfbetrieb den SBB eine jährliche Ersparnis von 10 Millionen Franken ermöglicht, so ist diese Einsparung beim heutigen Kohlenpreise schon auf das Drei- bis Vierfache angestiegen, wobei aber die Beschaffung entsprechender Kohlemengen — der Kohlenbedarf der Schweiz wäre ohne Elektrifikation doppelt so gross — sich einfach als unmöglich erwiese. Höhere Fahrpreise und reduzierte Fahrleistungen der Bahnen wären also zur Brennstoffknappheit und Benzinnott hinzugekommen und hätten das Land in ernstliche Transportschwierigkeiten gestürzt.

Welche wehrpolitischen und verkehrspolitischen Folgerungen ergeben sich nun aus dem kurz geschilderten Tatbestand?

Auszugehen ist von der Tatsache, dass die Mobilisationszeit die Unersetzbarkeit der Eisenbahnen als wichtigster Verkehrsträger für Volk, Wirtschaft und Landesverteidigung in eindrücklicher Form unter Beweis gestellt hat. Dieser Verkehrsträger garantiert auch im schneereichsten Winter eine sichere Verbindung der Südschweiz und zu Graubünden; er ist unabhängig von ausländischer Treibstoffzufuhr und ist daher im Kriegsfalle wie bei langdauernder Vorratswirtschaft das einzige zur Verfügung stehende Transportmittel für den Massen-, Schnell- und Fernverkehr. Die Bahnen sind dank ihrer ausserordentlichen Betriebselastizität und ihrer Fähigkeit zur Bewältigung des Spitzerverkehrs allein in der Lage, zusätzliche Transportbedürfnisse der Armee oder der Landesversorgung zu befriedigen und den stillgelegten Strassenverkehr zu übernehmen.

Der militärische Wert der Schiene, der angesichts der stürmischen Entwicklung der Motorisierung und im Hinblick auf übertriebene Gefahren des Luftkrieges eine Zeitlang stark unterschätzt worden war, hat daher heute eine neue Bedeutung gewonnen. Wiederum hat sich überall die Erkenntnis durchgesetzt, dass auch kleinen Nebenbahnen und sogar Schmalspurbahnen eine grosse militärische Bedeutung zukommt. Ja, es ist keine Uebertreibung, wenn man feststellt, dass das Vorhandensein eines gut ausgebauten und unterhaltenen Bahnnetzes Hauptvoraussetzung im Plan unserer Landesverteidigung ist und sich für die Aufrechterhaltung unserer wirtschaftlichen Unabhängigkeit als unerlässlich erwiesen hat; die Gesunderhaltung des nationalen Verkehrsinstrumentes wird daher je und je zu den wichtigsten Aufgaben des Bundes gehören.

Der Kriegsbetrieb der Eisenbahnen als Organisationsform, bei welcher der Unterschied zwischen Bundesbahnen und Privatbahnen keine Rolle mehr spielt, hat sich erneut als rationell und zuverlässig erwiesen. Obwohl dabei noch gewaltige psychologische und finanzielle Widerstände zu überwinden sind, muss die Frage der Privatbahnsanierung und Vereinigung der wichtigsten Privatbahnen mit dem Bundesbahnnetz nicht nur im Hinblick auf die zu erreichende Betriebsrationalisierung, sondern auch unter militärischen Gesichtspunkten betrachtet werden. Wenn schon der Bund mit einem Aufwand von weit über 100 Millionen Franken sich an der Privatbahnsanierung beteiligen muss, so stellt sich die Frage, ob unter diesen Umständen die Einbeziehung aller volkswirtschaftlich und militärisch wichtigen Bahnen in das Staatsbahnnetz nicht eine zweckmässigere und auf die Dauer die allein befriedigende Lösung darstellt. Dies umso mehr, als auf diesem Weg allein auch den weitentlegenen Landesteilen eine

wirksame Tarifhilfe gebracht werden kann und ein Finanzausgleich zwischen Bundesbahnkantonen und stark belasteten Privatbahnkantonen nur durch eine solche Radikalkur zu verwirklichen ist.

Fasst man die militärischen, wirtschaftlichen, finanziellen, betriebs- und verwaltungsorganisatorischen Vorteile einer solchen Zukunftslösung zusammen, so ergibt sich das wehrpolitische und verkehrspolitische Postulat, den schweizerischen Schienenverkehr auch im Frieden zu einem einheitlichen Instrument zu machen. Nur auf diesem Weg kommen wir zu einer nationalen Verkehrsplanung, wie sie zur Behauptung und zum Ausbau unserer Stellung im internationalen Verkehr nötig ist und wie sie zum Einsatz des Schienentransportinstrumentes für militärische, staatspolitische, kulturelle und siedlungspolitische Zwecke sich im Hinblick auf die grossen Aufgaben der Nachkriegszeit geradezu aufdrängt.

Die Schlachten im Westen

Der Juni-Feldzug

Von Oblt. *O. Jaggi.*

(Schluss.)

Verfolgungs- und Rückzugskämpfe in der Normandie, in der Bretagne und zwischen Seine und Loire.

Für die Führung der Heeresgruppe B kam es nun darauf an, durch äusserst rasch und kräftig geführte Vorstösse in südlicher Richtung dem zurückflutenden Gegner jede neue Gelegenheit zum sich Wiedersetzen zu nehmen. Wenn auch die Widerstandskraft der französischen Streitkräfte als bereits gebrochen betrachtet werden konnte, so waren die zahlreichen Flussläufe mit ihren zerstörten Uebergängen, die sich dem deutschen Verfolgungsangriff gleichsam als Sperren in den Weg legten, sowie rasch behelfsmässig zur Verteidigung eingerichtete Ortschaften in der Lage, den schnellen Vorstoß empfindlich aufzuhalten.

Da die Masse der Panzer und Motordivisionen an andern Frontabschnitten zum Einsatz gelangten, fiel die Verfolgung gegen die Loire zur Hauptsache den Infanteriedivisionen zu. Es wurden besondere motorisierte Vorausabteilungen gebildet, die sich aus auf Lastwagen verlasteter Infanterie mit Mg.-Gruppen, Panzerjägern, Pionieren und behelfsmässig motorisierter Artillerie zusammensetzten. Ihre Aufgabe bestand darin, unter schnellster Beseitigung des Widerstandes feindlicher Nachhuten, den Divisionen weit voraus zu eilen, Hindernisse zu beseitigen,