

<b>Zeitschrift:</b>	ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Offiziersgesellschaft
<b>Band:</b>	167 (2001)
<b>Heft:</b>	4
<b>Artikel:</b>	Die Warenzüge : die militärisch eskortierten Warenzüge nach Osteuropa
<b>Autor:</b>	Stüssi-Lauterburg, Jürg
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-67282">https://doi.org/10.5169/seals-67282</a>

### **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>**

## Die militärisch eskortierten Warenzüge nach Osteuropa 1919–1920

# Die Warenzüge

**Die Schweiz war 1919 so neutral, wie sie das seit 1815 bis zum heutigen Tag immer gewesen ist und, so ist zu hoffen, noch sehr sehr lange bleiben wird. Bewährtes ist zu behaupten. Daneben gilt es, den wechselnden Bedürfnissen des Lebens gerecht zu werden. 1919 und 1920 hiess dies, durch – selbstverständlich bewaffnete – Eskorten dafür zu sorgen, dass Güter im Wert von einer Viertelmilliarden Franken (Franken von 1919 und 1920) nach Osteuropa exportiert werden konnten. Handel fördert Frieden; allein sich einzusetzen, kann gefährlich sein. Es ist deshalb weder erstaunlich, dass sich gegen die Eskorten damals Widerstände regten, noch, dass der Bundesrat die Gesamtinteressen des Landes über professionell-militärische Ängstlichkeit stellte. Die Ergebnisse haben dem Bundesrat von 1919 nicht nur Recht gegeben, sondern auch gezeigt, dass das unvergleichliche schweizerische Milizsystem, jene Armee, die es nur gibt, wenn es sie braucht und nur in der Stärke, welche es braucht, auch für diese Art von Aufgaben ausgezeichnet geeignet war – und ist.**

Lange bevor der Staat mit allen seinen Einrichtungen existierte, gab es bereits einen Handel. Dieser hatte für seine Sicherheit in jeder Beziehung selbst zu sorgen. Die Kaufleute begleiteten ihre Waren persönlich. Sie waren zum Schutze der Güter, ja ihres Lebens bewaffnet, schlossen sich zu Karawanen zusammen und stellten nicht selten darüber hinaus noch eine bewaffnete Begleitmannschaft in ihren Dienst.

Solch kräftigem Schutz gegen Raub standen durchgreifende Massnahmen gegen Betrug zur Seite. Der Kaufmann

liess sich bar bezahlen, und zwar in Edelmetallgeld, welches er selbst gründlich auf seinen Feingehalt überprüfte. Gewinn und Risiko waren gleichermaßen hoch, und ein Versicherungsnetz, in das der auf dem hohen Seil Gestrauchelte hätte fallen können, fehlte vollständig.

Mit der Entwicklung der Staatsgewalt wurde das Leben des Kaufmanns bequemer. Die Sicherheit der Verkehrswege liess das Bedürfnis nach einem Zusammenschluss zu Karawanen und nach permanenter Bewachung dahinfallen. Der Handelsherr musste nicht mehr selbst jeden Warentransport begleiten, sondern konnte sich auf Spediteure und andere helfende Geister verlassen, welche für die fristgerechte und sichere Ankunft der Güter am Bestimmungsort sorgten. Ein entwickeltes Bankwesen ermöglichte den bargeldlosen Zahlungsverkehr über alle Grenzen hinweg. Durch Edelmetalllieferungen wurde nur noch der Spitzenausgleich abgewickelt, um die Zahlungsbilanzen ins Gleichgewicht zu bringen.

Dieses, über Jahrhunderte aufgebauten, im Zeichen von Goldwährung, Telegraph und Eisenbahn perfektionierte Handelssystem brach im Verlauf des Ersten Weltkrieges in weiten Teilen Europas zusammen. Die moderne Technik überstand zwar den Untergang der drei Kaiserreiche Deutschland, Österreich-Ungarn und Russland bemerkenswert gut, aber die zum Teil um ihr Überleben kämpfenden jungen Staaten des osteuropäischen Cordon Sanitaire sahen sich zunächst ausserstande, die Sicherheit der Handelswege zu gewährleisten.

### Gefragte Schweizer Produkte

Für die Schweizer Exportindustrie mit ihren vollen Lagerhäusern ergab sich daraus die merkwürdige Situation, dass zwar in Belgrad, Bukarest und

Warschau Nachfrage nach Schweizer Produkten bestand, diese jedoch, wäre der Versandmodus der Vorkriegszeit angewandt worden, ihren Bestimmungsort nie erreicht hätten, sondern unterwegs samt den Eisenbahnwagen gestohlen worden wären.

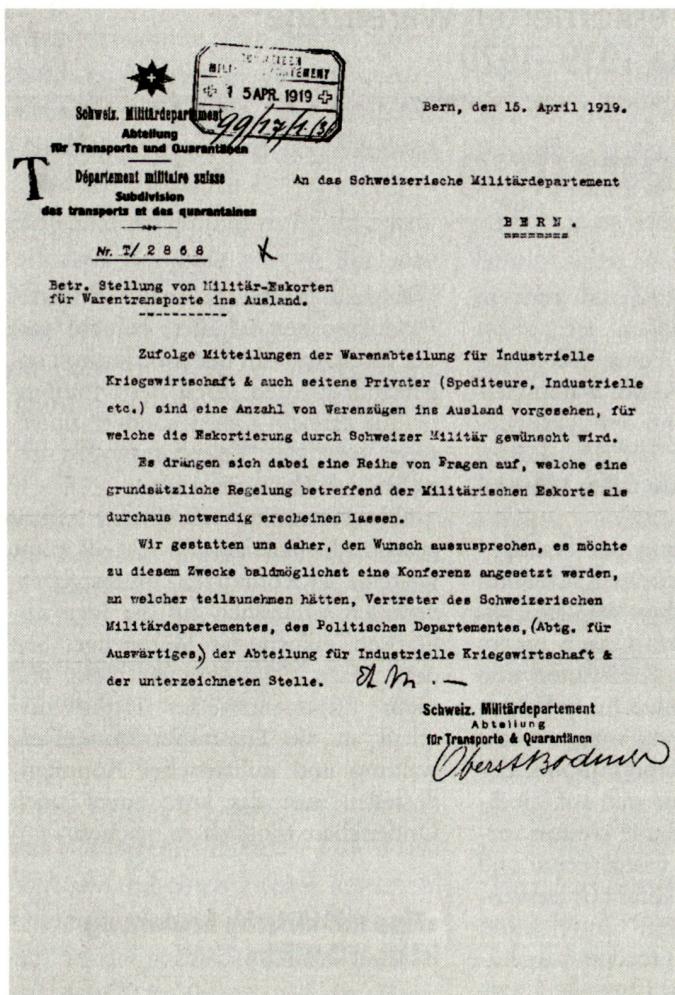
Schweizerische Kaufleute, nicht gewillt, die Märkte des Ostens ohne weiteres der Konkurrenz preiszugeben, verfielen schliesslich auf die Idee militärisch eskortierter Warenzüge. Seit dem März 1919 klopften mehr und mehr Exponenten der Exportwirtschaft an die Türen der Bundesverwaltung und militärischer Kommandostellen, um das kurz zuvor noch Undenkbare möglich zu machen.

### «Eine militärische Begleitung ist unerlässlich»

Ungewöhnliche Umstände verlangen nach ausserordentlichen Massnahmen. So kam es dazu, dass am 7. April 1919 von der Abteilung für Industrielle Kriegswirtschaft des Volkswirtschaftsdepartements ein gedrucktes Kreisschreiben an «Fabrikanten, Exporteure und Speditionsfirmen» ausging, welchen unter anderem mitgeteilt wurde, dass das Militärdepartement auf Ansuchen «militärische Bewachungsdetachemente» – für Warentransporte in den europäischen Osten zur Verfügung stelle.

Ein Sturm im Wasserglas war die Folge, hatte doch im Militärdepartement offensichtlich nur gerade Oberst Bodmer, der Chef der Abteilung für Transporte und Quarantänen, Kenntnis von der Sache. Die Entrüstung der übergangenen Stellen war gross und äusserste sich in allerhand Widerständen gegen den Grundsatz militärisch eskortierter Warentransporte.

Die von Oberst Bodmer stammende Idee einer Konferenz der zuständigen Amtsstellen wurde demgegenüber



**Schreiben vom  
15. April 1919 von  
Oberst Bodmer an  
das Schweiz. Mili-  
tärdepartement.**

Nur wer sich freiwillig meldet – so wird darin festgehalten –, kann in einer Eskorte Dienst tun. Er erhält jedoch eine Soldzulage, die im Ausland für Offiziere 30 Franken, für Unteroffiziere und Soldaten 20 Franken beträgt. Diesen angesichts der damaligen Kaufkraft beachtlichen Zulagen stehen zwei Verbote gegenüber: Kein Teilnehmer darf eigenen Handel treiben oder ohne ausdrückliche Genehmigung Angaben über die Reise veröffentlichen.

Von der Möglichkeit, sich eine Eskorte stellen zu lassen, machten zahlreiche Schweizer Exporteure, grosse Einzelfirmen wie Konsortien, bald den lebhaftesten Gebrauch. Schweizer Exportartikel konnten zugsweise wieder sicher ostwärts befördert werden. Jeder Zug transportierte Waren für 8 bis 12 Millionen Franken. So wurden Güter für ungefähr 250 Millionen Franken ausgeführt, ein wirtschaftlicher Erfolg, welcher ohne die Eskorten undenkbar gewesen wäre. Das Erreichte erfüllte die Verantwortlichen mit berechtigtem Stolz.

### **«Wir sitzen mit diesen Eskorten fortwährend auf einem Pulverfass»**

vom Volkswirtschaftsdepartement enthusiastisch aufgegriffen. Am 3. Mai schrieb dessen Generalsekretär an das Militärdepartement unter anderem: «Zur Sache... möchten wir bemerken, dass diese Transporte von schweizerischen Exportwaren nicht rein privaten Charakter haben. Sie werden von unserem Departement organisiert und mit allen Mitteln gefördert, da sich unsere Exportindustrie gegenwärtig, wie bekannt, in einer Krisis befindet, die zu unabsehbaren Folgen führen könnte, wenn man nicht energisch nach Abhilfe sucht. Angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen Lage findet die schweizerische Exportware gegenwärtig vorwiegend nur in den Ländern von Osteuropa Absatz. Die zu diesem Zwecke organisierten Sammelzüge ermöglichen es allein, diese Exporte durchzuführen. Eine militärische Begleitung ist dabei unerlässlich.»

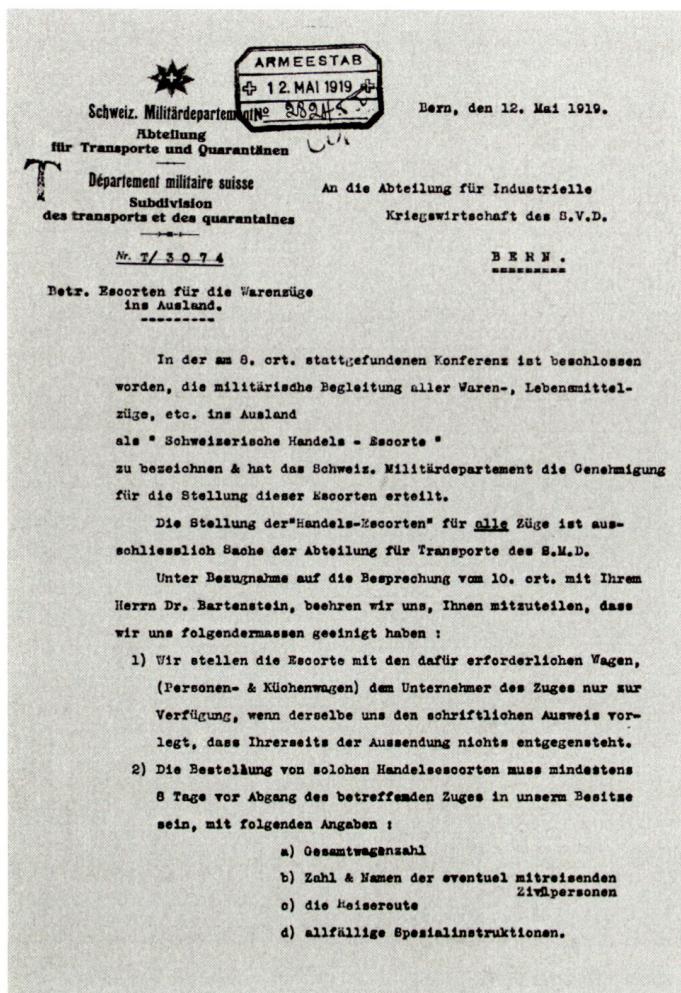
Das Kreisschreiben tat seine Wirkung. Bodmer wurde mit Anfragen überschüttet. Sein Departement

hatte ihm jedoch mittlerweile die Stellung von Eskorten verboten, was eine Anzahl von «grauen» militärischen Zugsbegleitungen entstehen liess, Begleitungen, die von untergeordneten Kommandostellen ohne die erforderliche Bewilligung gestellt wurden.

Das war nun Bodmer zuviel. Er ersuchte am 5. Mai das Schweizerische Militärdepartement um seine Entlassung. Damit erreichte er, dass am 8. Mai die angestrebte Beamtenkonferenz doch noch zu Stande kam. Das Politische und das Volkswirtschaftsdepartement trotzten mit Schützenhilfe der Abteilung für Transporte und Quarantäne dem Militärdepartement die Zustimmung zum Grundsatz einer «Schweizerischen Handels-Eskorte» recht eigentlich ab. Der Bundesrat beschloss kurz darauf in diesem Sinne, und am 12. Mai lag das von Bodmer verfasste Reglement «Schweizerische Handels-Eskorten für die Auslandzüge» im Druck vor.

Angesichts einiger Disziplinarfälle wurden jedoch zur gleichen Zeit auch wieder Bedenken laut, denen besonderes Gewicht zukam, da es sich um solche des Generalstabschefs der Armee handelte. Am 21. August richtete dieser ein Schreiben an das Militärdepartement, dem er beantragte «möglichst umgehend zu prüfen, ob die Bewachung dieser Züge durch Militär nicht sofort eingestellt werden sollte, bevor wieder ein grosser Skandal... ausbricht». Er habe aus Warschau erfahren, dass gegen die im ganzen Osten so genannten «Schweizer Schieber-Züge» wachsendes Misstrauen Platz greife.

Der volkswirtschaftliche Wert der Institution sei überdies zweifelhaft, da der Erlös der Waren hauptsächlich in polnischen Mark bestehe, welche nur in Polen Kurs hätten und die Züge meist leer und nicht mit Austauschwaren zurückkehrten. Die Kommandanten der Eskorten würden jeweils vom Konsortium, das den Zug arrangiert habe, dazu missbraucht, mittels Stumppen, Schokolade und schliesslich Geld



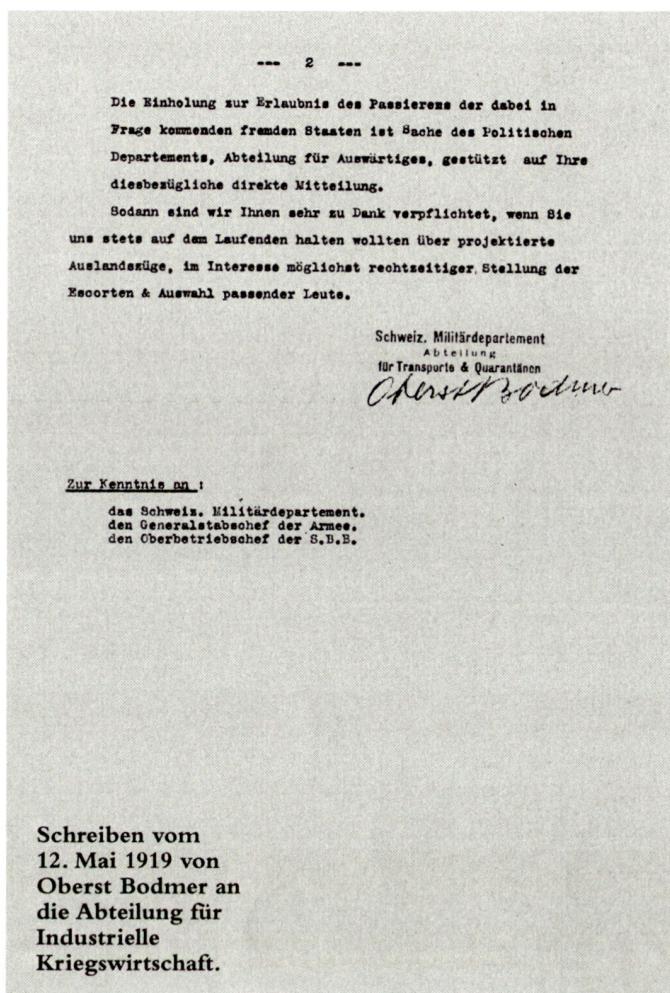
bei den örtlichen Bahnhofskommandanten zu erreichen, dass der Zug glatt durchkomme: «Zweifellos eine nette Tätigkeit für einen offiziellen Vertreter der Schweizerischen Armee.» Ausserdem schmuggelten die Teilnehmer der Eskorten Waren. Der Generalstabschef kam zum Schluss, «dass die Tätigkeit dieser Eskorten unserer Armee nicht würdig ist. Sie trägt nicht dazu bei, das Ansehen unserer Armee im Ausland zu heben. Wir sitzen mit diesen Eskorten fortwährend auf einem Pulverfass. Ein Zwischenfall ernstlicher Natur hat sich bis heute nicht ereignet, kann aber jederzeit eintreffen.»

Die Folge dieser Äusserungen waren heftige Kämpfe um die Handels-Eskorten innerhalb und ausserhalb des Militärdepartements. Oberst Bodmer vertrat mit Nachdruck Nutzen und Notwendigkeit der Institution. Die «Verteilung von Geldspenden» obliege nunmehr ausschliesslich den mitreisenden Spediteuren, schrieb Bodmer am 23. August. Im Verschenken von

Schokolade oder Zigaretten könne er «keine entehrnde Handlung» erblicken. Die Beziehungen der Eskorten zu den örtlichen Behörden und zur Bevölkerung seien überhaupt stets die besten gewesen. «Zusammenfassend glauben wir sagen zu dürfen, dass unter Benützung der bisherigen Erfahrungen kein Grund vorliegen dürfte, dem eben erst begonnenen Unternehmen durch Entzug des militärischen Schutzes das Licht schon wieder auszublasen.»

## Der Generalstabschef verlangt die Abschaffung der Eskorten

Der Generalstabschef beharrte in einem weiteren Schreiben am 26. August auf der Abschaffung der Institution, anerkannte jedoch durchaus die Anstrengungen der Abteilung für Transporte und Quarantänen. Am 7. September stiess er nach. Er bezog sich einerseits auf eine Meldung des Schweizer Platz-



kommandanten von Buchs, wonach die Eskorte des IV. Warschauer Zuges je einen bis zwei Reisekoffer voll Waren mit sich geführt hätten, darunter Munition und Waffen, und andererseits auf eine Beschwerde des österreichischen Zollamtes in Buchs, wonach dieselbe Eskorte Geflügel, Waffen, Wohnungseinrichtungen usw. unerlaubterweise aus Österreich ausgeführt habe.

Bodmer klärte den Sachverhalt ab und konnte am 9. September feststellen, dass die Eskorte zwar ungewöhnlich grosse Einkäufe für den eigenen Bedarf getätigt, diese aber ordnungsgemäss verzollt habe. Die «Waffen» hätten sich als ein Bündel verrosteter Bayonetten und dergleichen entpuppt. Ein einzelner Revolver neuerer Konstruktion sei allerdings zu Recht konfisziert worden.

Unterstützung erhielt Bodmer vom Volkswirtschaftsdepartement, welches kategorisch erklärte, ein Export in die betreffenden Länder sei ohne militärische Eskorte undenkbar, ja die zustän-

digen Eisenbahngesellschaften würden gar kein Rollmaterial stellen, da sie mit dessen Verlust rechnen müssten, wenn es nicht angemessen bewacht werde. Das Politische Departement dagegen, aufgescheucht durch die Reklamation des österreichischen Zolls in Buchs, folgte nunmehr der Argumentation des Generalstabschefs.

Für die Züge nach Polen reichte vom Spätherbst 1919 an eine zivile Wachtmannschaft aus, da sich die Verkehrssicherheit erheblich verbessert hatte. Die Bedürfnisse der Wirtschaft liessen jedoch eine Abschaffung der militärischen Handelskarten für die nach Serbien und Rumänien abgehenden Züge noch nicht zu. Erst auf den 1. Oktober 1920 konnte der Bundesrat die generelle Einführung der Zivilbegleitung beschliessen.

## Die Abenteuer des IV. Warschauer Warenzugs

Während in den Amtsstuben der Bundesstadt der Kampf um die Handelskarten tobte, sahen sich die Männer, die zeitweise hunderte von Kilometern von der Heimat entfernt ihre Soldatenpflicht erfüllten, Schwierigkeiten anderer Art ausgesetzt, so z. B. die Eskorte des IV. Warschauer Warenzuges (14. Juli bis 15. September 1919).

Am Montag, 14. Juli 1919, rücktenpunkt 10.00 Uhr der Eskortenkommandant, Oberleutnant Bernhard Lauterburg, und 43 den verschiedensten Waffengattungen entstammenden Wehrmänner an der Marktgasse 32 in Bern ein. Hier befand sich der Sitz der Abteilung für Transporte und Quarantänen, hier wurde die Eskorte des IV. Warschauer Warenzuges formell ins Leben gerufen. Nach dem Fassen von Munition, Stahlhelmen sowie wei-

terem Material hatte sich jedermann impfen zu lassen, bevor die Eskorte um 18.00 Uhr bei Oberst Bodmer abgemeldet wurde und Unterkunft im Burgerspital bezog. Zum Auftakt der Reise verpflegte man sich am Dienstagmorgen im Berner Bahnhofbuffet, reiste dann nach Buchs und bezog dort ein Strohsacklager. Gleichzeitig wurde in St. Gallen der Zug zusammengestellt, während ein Mitglied des Konsortiums nach Warschau vorausreiste, um den Boden vorzubereiten.

Durch Verzögerungen beim Warenverlad bleibt der Mittwoch ereignisarm (Exerzieren, Theorien), bis am Abend der Küchenwagen eintrifft und wenigstens dieser eingerichtet werden kann. Tags darauf werden die Armbinden aufgenäht, das Schweizer Wappen (im Osten zum Vorteil der Eskorte später zuweilen mit dem Roten Kreuz verwechselt) an die nunmehr angekommenen Wagen genagelt und die Wache organisiert. 21.17 Uhr erfolgt die Abfahrt von Buchs. In Feldkirch treten die ersten Schwierigkeiten auf. Der Bahnhofvorstand erklärt, keine Lokomotive zu haben und ist nur nach langwierigen Verhandlungen bereit, wenigstens die Hälfte des Zuges noch nach Bludenz ziehen zu lassen.

Dort erfährt der Zugkommandant wenig nach 01.00 Uhr in der Frühe, die erste Hälfte des Zuges sei immer noch zu schwer, um als ungeteilte Komposition über den Arlberg gezogen zu werden. Deshalb wolle man neun Wagen zu einem früheren Zug anhängen. Damit ist der Warenzug von 44 Wagen dreigeteilt! Von je einer Lokomotive gezogen und gestossen gewinnt jeder Teil-Zug langsam an Höhe, so langsam, dass der Kommandant abspringen und mit Zwischenverpflegung auf der vorderen Lokomotive seines Segmentes wieder aufspringen kann.

Nach dem Arlbergtunnel geht die Fahrt durch italienisch besetzte Dörfer auf Landeck, wo sich die getrennten Elemente wieder vereinigen. Um Mitternacht kann sich Lauterburg beim italienischen Bahnhofskommandanten von Innsbruck melden, der die Schweizer nach gründlichen Abklärungen weiterfahren lässt. Zwei Lokomotiven ziehen, eine stösst den Warenzug bis Bischofshofen. Gleich nach der Abfahrt von dieser Station will Leutnant

**Verkehr nach Polen**

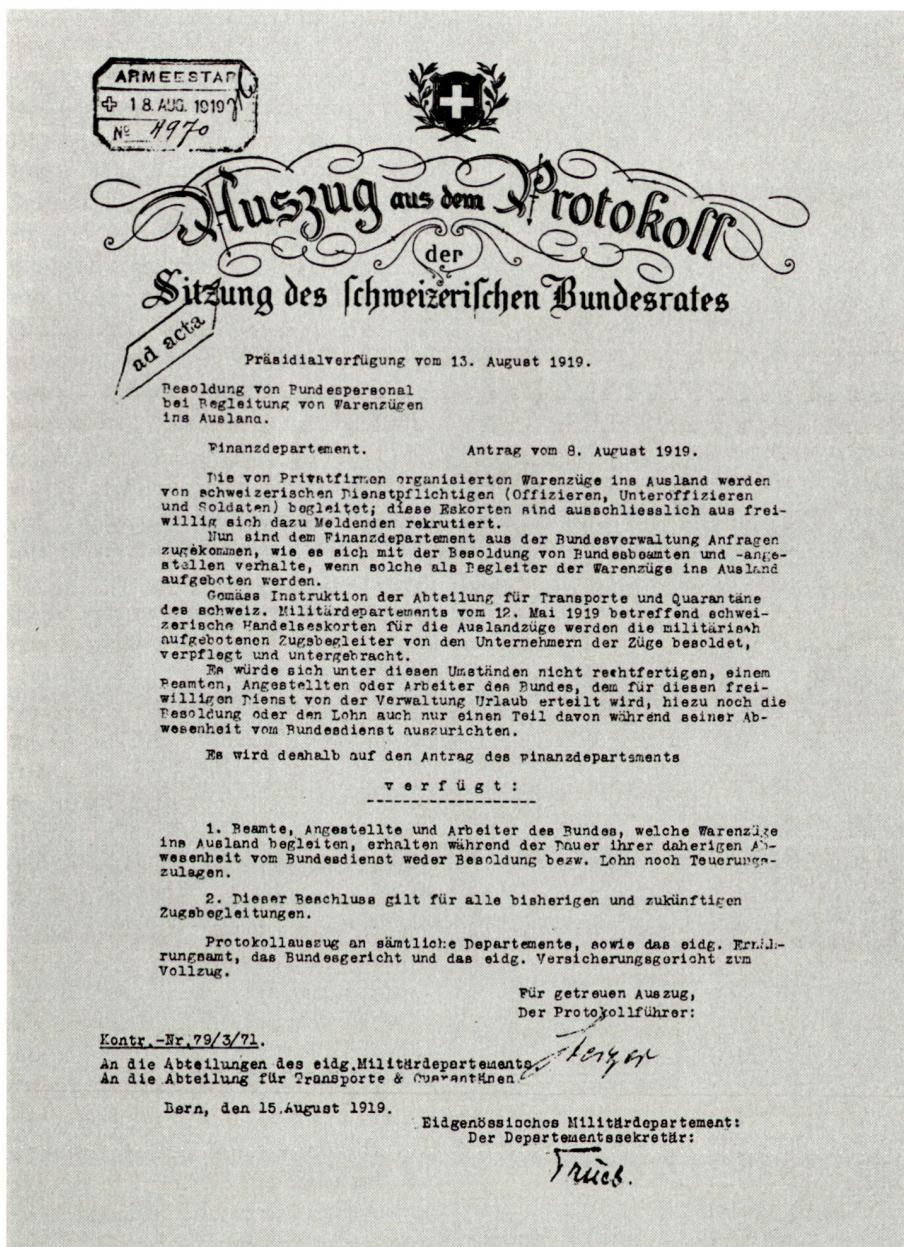
Der Güterextrazug Nr. 4 nach Polen, durch unsere Firma geführt, rollt dieser Tage nach Bestimmung ab. — Wir befassen uns bereits mit der Formierung eines weiteren Zuges nach Polen, der in kurzem ebenfalls zur Ausführung gelangt.

Prompte Güteranmeldungen nehmen entgegen:

**A. Natural, Le Coultr & Co. A.-G.**  
Basel, Genf und St. Gallen

16491:

Inserat aus «Der Bund» vom 13. Juli 1919.



Müller<sup>1</sup> auf den Dächern von einem Wagen zum andern gehen, stösst dabei an einen Telegraphendraht und purzelt vom Zug. Anschliessend rollt er noch einen fünf Meter hohen Bahndamm hinunter. Schüsse sonder Zahl sollen die Lokomotiven zum Stehen bringen, verfehlten jedoch ihren Zweck, da in St. Veit die Maschine ohne Wissen der Schweizer gewechselt worden ist und die neue Besatzung von den verabredeten Signalen nichts weiss.

An der nächsten Station entschliesst sich der Kommandant, den Zug nach Salzburg weiterfahren zu lassen und sich selbst um Leutnant Müller zu

**Verfügung vom  
15. August 1919  
des Schweiz.  
Bundesrates über  
die Besoldung von  
Bundespersonal  
bei Begleitung von  
Warenzügen.**

kümmern. Nach einer Irrfahrt per Auto findet sich der Gesuchte schliesslich im Missionshaus St. Rupert in Bischofshofen. Der Pater Rector erklärt sich grosszügig bereit, Müller zur Pflege zu behalten.

Der Warenzug ist in der Zwischenzeit im Wiener Nordbahnhof eingetroffen, wo ihn Oberleutnant Lauterburg am Sonntagnachmittag

wiederfindet. Sehr zu seinem Verdruss sind die Frachtbriefe in Saalfelden zurückgehalten worden – sei es aus Mangel an «Geldspenden», sei es, weil die Handelskonkurrenz ihrerseits dies durch solche «Spenden» zu erreichen gewusst hat.

Der Montag wird für Reinigungsarbeiten verwendet, da der Zug in Ermangelung der Frachtbriefe nicht weiterfahren kann. Am Nachmittag hat die Eskorte Ausgang in die trotz Generalstreik vollkommen ruhige Stadt. Da am Dienstag die Frachtbriefe noch immer nicht eingetroffen sind, erwirkt die Eskorte provisorische Papiere, telegraphiert (wie routinemässig üblich) nach Bern und fährt 18.15 Uhr ab. Da bei der langsamten Fahrt aus Wien erfahrungsgemäss immer wieder Diebstahlversuche vorkommen, wird die Wache auf 20 Mann verstärkt.

### Im «Wilden Osten»

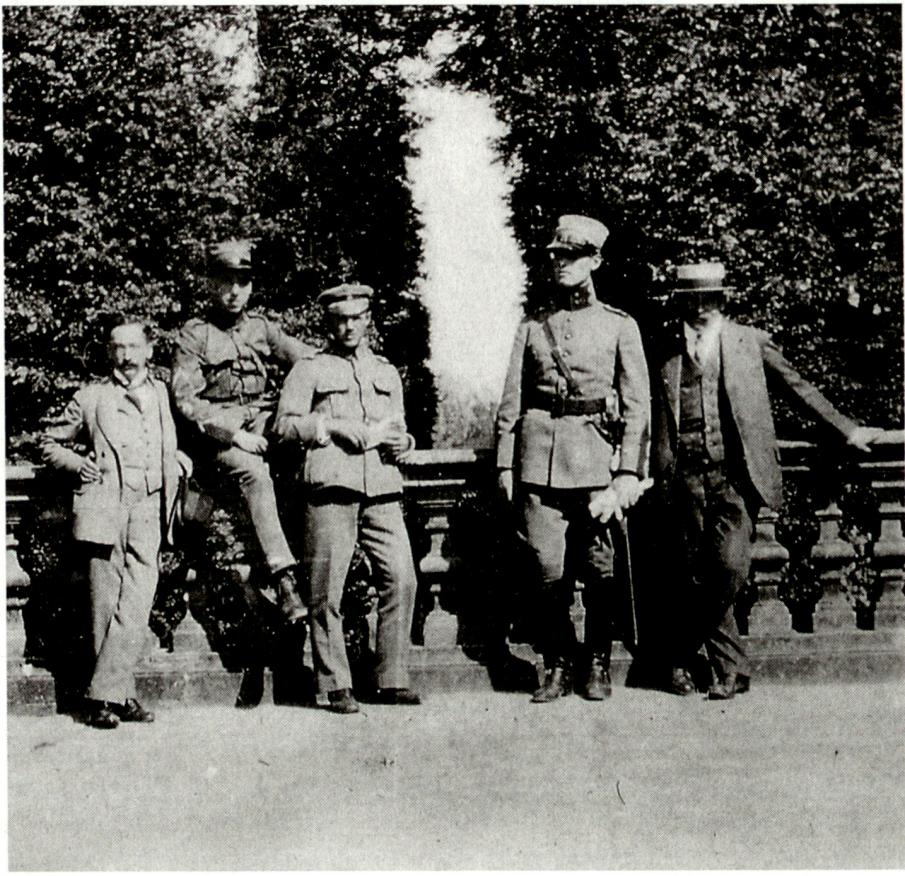
Sowohl der österreichische als auch der tschechoslowakische Zoll erweisen sich als zuvorkommend, und so gelangt der Zug ohne weitere Schwierigkeiten über Oderberg an die polnische Grenze, welche am Mittwoch, 23. Juli 1919, 13.06 Uhr überquert wird. Nun durchfährt die Eskorte den eigentlichen «Wilden Osten». Die diesbezüglichen Erfahrungen beginnen mit dem Wunsch des Bahnhofskommandanten von Petrowice, doch einen gefangenen Spion samt Wachmannschaft nach Dziedice zur Hinrichtung befördern zu wollen...

In Dziedice selbst geht es nicht ohne einen zweistündigen Aufenthalt ab: fehlt erst die Maschine, so nachher der Lokomotivführer.

Die durch Polen rollenden Schweizer Waren sind in guter Obhut. Eine Doppelschildwache auf Wagen Nr. 2 und je eine Schildwache auf den Wagen 12, 28 und 39 sorgen für die Unverschriftheit des Zuges auch während der Fahrt. Hält der Zug, wird die Wache verstärkt.

Nach einem fast zweistündigen Zwischenhalt in Granica soll der Warenzug am Donnerstag, 01.10 Uhr früh, weiterfahren. Die bereitgestellte Lokomotive erweist sich jedoch als zu schwach, sodass von der nächsten Sta-

<sup>1</sup> Name geändert



tion Vorspann zu holen ist. Beim Anfahren reisst der Kupplungshaken zwischen den Maschinen, die nun mittels einer um die Puffer geschlungenen Kette gekoppelt werden müssen. In dreieinviertel Stunden legt der Zug ganze dreizehn Kilometer zurück! Erst der Maschinenwechsel in Tschenstochau verbessert die missliche Lage.

In der Landschaft mehren sich die Spuren des Krieges, der hier durchgezogen ist. Nach Grodzisk sind lange Schützengräben zu sehen. Große umgehauene Wälder zeugen von letzter Anstrengung der Kräfte, weithin sichtbare Kreuze von den zahllosen Opfern.

Trotz häufigen, aber kurzen Halten erreicht der Warenzug um 18.15 Uhr den Vorbahnhof Warschau, Posten Nr. 6. Die örtlichen Beamten stellen in Aussicht, dass der Zug erst am nächsten Morgen einfahren könne, worauf der Zugskommandant und ein mitreisender Vertreter des Konsortiums mit einer des Weges kommenden Lokomotive nach Posten Nr. 5 fahren und von dort zu Fuß und per Tram in die Stadt gelangen. Nach dem vergeblichen Besuch im Hotel Bristol, wo die beiden den Chef und weitere Mitglieder des

**Oberleutnant Bernhard Lauterburg (Zweiter von rechts) mit polnischem und schweizerischem Kameraden sowie Mitgliedern des Konsortiums in Warschau 1919.**

Konsortiums wähnen, werden Telegramme in die Schweiz aufgegeben. Daran schliesst sich der Rückmarsch zum Zug an, welchen der Kommandant ordnungsgemäss durch fünf Schildwachen bewacht vorfindet: ein Mann steht am Kopfende, je zwei auf beiden Seiten.

Nach mehreren Manövern während der Nacht und am Morgen (25. Juli) steht der Warenzug um 09.00 Uhr endlich vor den Zollschuppen. Jetzt gelingt es auch, die Kaufleute des Konsortiums zur Arbeitssitzung im Hotel Bristol zu vereinigen. Die dienstfreie Mannschaft dagegen erhält Ausgang in die Stadt, hat aber in Gruppen zusammenzubleiben, da nicht selten geschossen wird, besonders nach dem Eindunkeln.

## Schwieriges Leben im Zug

Das Leben im Zug oder, besser gesagt, vom Zug aus wird schwierig. Dem mitreisenden Arzt gelingt es lange nicht, Kübel zu bekommen, die unter die Aborte gestellt werden könnten, oder eine Badegelegenheit zu organisieren. Auf dem Nebengeleise wird ein mit Mist beladener Zug abgestellt, was eine Fliegenplage nach sich zieht. Ein Lichtblick ist der Speisezettel, mindestens was seine Reichhaltigkeit anbetrifft. Das Mittagessen des 26. Juli zum Beispiel besteht aus Sauerbraten, Spaghetti Napoli, Spinat, Bohnen, Pflaumenkompott und Biberli.

In der Frühe des Montags, 28. Juli, erscheinen zahlreiche polnische Arbeiter, um die Wagen abzuladen. Bis 11.00 Uhr geschieht aber nichts, da noch ein Beamter des Approvisationsministeriums fehlt, dessen Gegenwart von Gesetzes wegen unerlässlich ist. Sobald der Mann eingetroffen ist, geht es an den Auslad, der durch grosse Bedächtigkeit gekennzeichnet ist. Die Mannschaft der Eskorte soll den Zug reinigen, doch macht sich erstmals Dienstverdrossenheit bemerkbar. Da der Zug bei Hauptverlesen nicht sauber ist, befiehlt der Kommandant Fortsetzung der Arbeit, muss aber alle Energie aufwenden, um einen Streik zu verhindern. Das Abendessen wird trotzdem von der ganzen Eskorte, mit Ausnahme der Wachmannschaft, in der Stadt eingenommen; die Mitglieder des Konsortiums haben polnische Spezialitäten organisiert, nach deren Genuss ein touristischer Rundgang durch Warschau folgt.

## Schüsse zur Tagwache

Ein Versuch von Angehörigen der polnischen Bahnhofswache, in den noch beladenen Wagen 25 einzudringen, wird am nächsten Morgen um 03.45 Uhr von Füsilier Zbinden mit Schüssen verhindert – Tagwache in Warschau 1919! Eine Stunde später trifft der V. Warschauer Warenzug unter dem Kommando von Hauptmann Bieri ein. Dieser vertraut Oberleutnant Lauterburg an, dass er die Absicht gehabt habe, den IV. Warenzug zu überholen, um früher ausladen zu können. Wie die Dinge nun liegen, muss Bieri

noch bis zum 3. August warten, da erst dann der IV. Warenzug fertig ausgeladen und verzollt ist.

Das Konsortium stösst auf Schwierigkeiten, Austauschwaren zu beschaffen. Borsten und Paraffin sind vorgeschen, treffen jedoch nur in sehr kleinen Mengen ein. Immerhin gelingt es jetzt, gewisse Reparaturen am Zug vorzunehmen und im Elektrizitätswerk der Warschauer Strassenbahn die Akkumulatoren neu aufzuladen. Auch schreitet der Auslad voran, sodass es immer weniger zu stehlen gibt und sich die Gefahr verringert. Am 1. August gelingt es sogar, von der Eskorte des V. Warenzuges eine Wachablösung zu erhalten, sodass sich die ganze Mannschaft im Sächsischen Garten photographieren lassen kann.

**Luftaufnahme von Warschau im Sommer 1919.**

## Nationalfeiertage 1919 in Warschau

Abends um 19.00 Uhr marschieren die Eidgenossen zum Klang von Trommeln und Pfeifen durch die Stadt Warschau auf das Hotel Bristol zu, um zusammen mit der Schweizerkolonie den 1. August zu feiern. Wohl zum ersten Mal singen Schweizer Soldaten an der Weichsel «Rufst du mein Vaterland». Mit Schnitzelbänken und Liedern vergeht die Zeit, doch schon um 23.00 Uhr ist Polizeistunde, da ab Mitternacht Ausgangssperre herrscht und jeder noch nach Hause kommen muss, die Eskorte in ihr fahrbarem Zuhause im Zug.

Nicht nur der Schweizer Nationalfeiertag wird festlich begangen, sondern auch jener der jungen, noch kein Jahr alten polnischen Republik. Artillerieutenant Alfred Matyczyk, mit dem der Zugkommandant Bekanntschaft

geschlossen hat, führt die Schweizer am 12. August nach dem Gottesdienst unter den zur Parade aufgestellten Truppen umher und vermittelt ihnen schliesslich gute Plätze. So sehen die Angehörigen der Eskorte jene Männer samt ihrem Marschall Pilsudski, denen genau ein Jahr später unmittelbar vor den Toren Warschaus die Aufgabe zufallen wird, die Rote Armee aufzuhalten und zurückzuwerfen. Steht dieses «Wunder an der Weichsel» auch noch in den Sternen, so werfen doch zukünftige Ereignisse ihren Schatten voraus. Für den Tag der Parade zum Beispiel meldet das Tagebuch des Eskortenkommandanten lapidar: «In der Nacht ist in Praga (Vorort Warschaus rechts der Weichsel) mit Mgw. (Maschinengewehren) und Handgranaten gegen Bolschewiki gekämpft worden.»

Das Einerlei des nach wie vor nicht ganz ungefährlichen Wachdienstes und



der Bäder in der Weichsel wird durch Ausflüge in die Umgebung – einmal bis Brest-Litowsk – und durch sogenannte Flugtage aufgelockert. Auch der militärische Zugverkehr sowie englische und französische Warenzüge, ebenfalls militärisch eskortiert, sorgen für Abwechslung. Das Zuladen der Borsten und des Paraffins verzögert sich allerdings derart, dass die Geduld steigt – wie an der Weichsel, so an der Aare, von wo Oberst Bodmer am 28. August den Befehl zur Rückkehr telegraphiert.

Da das Konsortium den leeren Zug nicht mit polnischen Gütern zu füllen vermag, werden aus der (in Polen erst drei Jahre zurückliegenden) Zarenzeit stammende Silber- und wohl auch Goldruble aufgekauft, um den Gegenwert der Schweizer Exporte sicherzustellen. Am Ende liegen 52 000 silberne Einruble-Stücke im Wachtlokal des Zuges, wo sie dann allerdings vom polnischen Approvisationsministerium beschlagnahmt werden, da die Ausfuhr gemünzten Geldes aus Polen verboten ist. Weitere Einblicke in die Geschäftsgeheimnisse des Konsortiums sind der Eskorte nicht vergönnt, wenn auch zu vermuten ist, dass das Geld in der Folge doch noch in die Schweiz gelangt.

## Aufspringende Zivilisten werden hinuntergeworfen

In den ersten Minuten des 28. August konnte der Warenzug mit einer bescheidenen Ladung Eier und Borsten endlich von Warschau abfahren. Die letzten Tage und Stunden hatten noch zahlreiche Friktionen mit sich gebracht. So war das Paraffin ein-, aus-, wieder ein- und schliesslich nochmals ausgeladen worden, je nachdem wie sich die polnischen Behörden gerade zur Frage der Ausfuhr genehmigung stellten.

Die Zugswache wurde für die Rückfahrt auf drei Schildwachen während der Fahrt, sechs bei Halten, festgesetzt. Dem Zug angehängt waren ab Warschau 24 polnische Wagen, darunter verladene Artillerie, was es mit sich brachte, dass eine zweite, polnische Wache unter einem Leutnant, dieselbe Komposition deckte. Die Sicherheit der Verkehrswege hatte sich nicht ver-

bessert. Immer wieder mussten aufspringende Zivilisten hinuntergeworfen werden, was dank der geringen Geschwindigkeit nicht allzu gefährlich war.

## Überredungskünste und «Geldspenden»

Am frühen Nachmittag brachte in Tschchenstochau Überredungskunst die Besatzung der Lokomotive eines Güterzuges dazu, ihrer Maschine den Schweizer Zug anzuhängen. Ein Aufenthalt von unbestimmter Dauer wäre sonst nicht abzuwenden gewesen. Um Mitternacht wurde Szczakowa erreicht, wo der Betriebsbeamte zuerst erklärte, keine Lokomotive zu haben und anschliessend die zehn beladenen Wagen nicht weiterfahren lassen wollte, da auf den Frachtbriefen der viereckige Stempel des Approvisationsministeriums fehlte, obwohl er auf gesonderten Ausfuhr genehmigungen vorhanden war. Ein Mitglied des Konsortiums musste die Sache mit «Geldspenden» in Ordnung bringen. Am Freitagmorgen um 04.35 Uhr konnte der Zug Szczakowa verlassen.

Mittags stand die Zollabfertigung in Petrowice ins Haus. Nach den Erfahrungen von Szczakowa war man auf allerhand gefasst und deshalb angenehm überrascht, als der Zug ohne die geringste Schwierigkeit die Grenze passieren konnte. Zwei Gänse, welche der Fourier erwarb, bildeten den letzten Einkauf auf polnischem Boden.

Im tschechischen Oderberg stellte die Eskorte einen mit Maschinengewehr bestückten Beobachtungsposten auf dem Kirchturm fest, fürchtete man hier doch einen jederzeit möglichen polnischen Angriff.

## Zurück in Wien und Bern

Wieder in Wien, entgleisten am darauffolgenden Sonntag bei einem Manöver drei Wagen, von denen zwei zurückgelassen werden mussten. In Werfen standen der Arzt, der Leutnant Müller behandelt hatte, und Bruder Sebastian vom Missionshaus St. Rupert am Bahnhof und wurden für ihre Mühen entschädigt. Der Verunfallte

selbst war bereits mit dem vorher zurückgefahrenen V. Warschauer Warenzug nach Hause gelangt.

Kurz vor 10.00 Uhr am Dienstag, 2. September 1919, war es auch für die übrige Eskorte soweit. Unter Hurra überquerte der blumengeschmückte Zug die Schweizer Grenze bei Buchs. Nach der Reinigung der Wagen bezogen die Polenfahrer am 4. September noch einmal Quartier im Burgerspital in Bern, wo sie tags darauf entlassen wurden. Sie kehrten nicht als Helden aus einer Schlacht im herkömmlichen Sinn des Worts zurück, und doch hatten sie dem Land unter schwierigen Bedingungen gute Dienste geleistet, getreu jenem Zweck unserer Eidgenossenschaft, welche die Bundesverfassung damals mit «Förderung der gemeinsamen Wohlfahrt» umschrieb und heute verbal ausdrückt: «Sie fördert die gemeinsame Wohlfahrt».



Jürg Stüssi-Lauterburg, geboren 1954, studierte allgemeine Geschichte, Militärgeschichte und Orientalistik an der Universität Zürich und doktorierte mit einer Arbeit über das «Schweizer Wehrwesen des 17. Jahrhunderts». Der Autor mehrerer Bücher ist in Windisch wohnhaft, wo er seiner Gemeinde während 12 Jahren als Gemeinderat diente. ■