Schweizer Soldaten für Luxemburg und Belgien, für Wien, Warschau, Bukarest und Belgrad : bewaffnete Handelseskorten im Dienste von Humanität und Wirtschaft (1915-1920)

Autor(en): **Schwars, Desanka**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **57 (2007)**

Heft 2

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-98960

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Schweizer Soldaten für Luxemburg und Belgien, für Wien, Warschau, Bukarest und Belgrad

Bewaffnete Handelseskorten im Dienste von Humanität und Wirtschaft (1915–1920)

Desanka Schwara

Von 1915 bis 1920 begleiteten bewaffnete Schweizer Eskorten Warenzüge ins Ausland. In diesen Jahren der Unsicherheit und des Chaos in Europa hätten die Züge ihre Bestimmungsorte ohne militärischen Schutz kaum erreicht. Einzigartig macht diese Transporte der Umstand, dass es sich nicht um Rotkreuz-Hilfe handelte. Die Schweizer Militärbehörden bewilligten Gesuche privater Hilfsorganisationen, gewährten Handelsfirmen Wachsoldaten oder nahmen Regierungsaufträge anderer Länder an.

Am 14. Juni 1919 erscheint in der «Schweizer Illustrierten Zeitung» folgendes Inserat:

> «Extra-Zugsverkehr nach den osteuropäischen Staaten mit ziviler und militärischer Begleitung, organisiert durch A. Natural, Le Coultre & Cie. A.G. Basel, Genf, St. Gallen, Buchs. Es sind direkte Züge nach Polen, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Tschecho-Slovakien und Österreich in Vorbereitung. Wir können alle Sendungen zu günstigsten Konditionen verfrachten und versichern und sehen Zuweisungen gerne entgegen.»[1]

Zu diesem Zeitpunkt waren Schweizer Soldaten ausserhalb der Schweizer Grenzen bereits erfahrene Zugbegleiter. Schon 1915 suchten Schweizer Diplomaten und Militärs nach Mitteln und Wegen, um der ausgehungerten Bevölkerung im deutsch besetzten Norden Frankreichs Hilfe zu bringen. Dem begleiteten Warenzug nach Belgrad von 1916 waren Milchtransporte nach Belgien und Verpflegungszüge nach Luxemburg vorausgegangen. Es ist nicht mehr endgültig zu rekonstruieren, wie viele dieser eskortierten Warenzüge zwischen 1915 und 1920 ins Ausland gefahren sind. Allein zwischen Mai 1919 und September 1920 sollen an die fünfzig Warenzüge die Schweiz verlassen haben; zwanzig in Richtung Rumänien, zehn in Richtung Polen, die anderen in andere Länder[2]. Eine der Routen führte über den

1 *Schweizer Illustrierte Zeitung*, 24 (1919), S. 316.
2 Colonnello V. Massarotti, «La scorta commerciale militare svizzera per i treni merci in direzione dei Balcani. Maggio 1919 – Settembre 1920». In: *Rivista militare*, 55/6 (1983), S. 360–369, hier S. 368.

Prof. Dr. Desanka Schwara (SNF-Förderungsprofessorin), Universität Bern, Historisches Institut, Länggassstrasse 49, Postfach, CH-3000 Bern 9

Simplon oder Gotthard via Milano, Venedig und Zagreb nach Belgrad, die andere über Buchs, Landeck, Innsbruck und Graz in Richtung Szegedin und Bukarest[3].

Bereits 1915, im zweiten Kriegsjahr, hatten sich in der Schweiz verschiedene Komitees gebildet, um für «die unglückliche Zivilbevölkerung Serbiens» dringend benötigte Hilfsgüter in Naturalien zu beschaffen.

> «Das Schicksal des serbischen Volkes wird in der ganzen Schweiz als ein eminent tragisches empfunden. Was liegt näher, als dass besonders wir Schweizer, die wir selbst ein kleines Volk sind, von Grossmächten umgeben, am Elend, das über die Bevölkerung Serbiens hereingebrochen, menschlichen Anteil nehmen? Das serbische Volk, dessen ungeheure Mehrheit nichts mit auswärtiger Politik zu tun hatte, ist in bitterer Stunde mannhaft zu seinem Vaterland gestanden, und die gebührende Achtung wird ihm dafür auch vom Gegner gezollt. Nachdem Serbien schon zwei harte Kriege durchgehalten, sieht es heute noch grösseren Prüfungen mutig ins Angesicht, zwischen Berg und Tal den Todeskampf für seine Unabhängigkeit führend. Wir denken an die Frauen und Kinder, die in der Nacht des Unglücks nach Hilfe rufen, sowohl an die Flüchtlinge als an die zu Hause gebliebenen. (...) Sowohl an die eine als an die andere Gruppe der Kriegsführenden sind Gesuche abgegangen, die Hilfe, die wir für die serbische Bevölkerung anbieten, zum Ziel gelangen zu lassen und ihre Verteilung zu ermöglichen. Es werden die notwendigen Massregeln getroffen, um eine exakte Verteilung der Gaben zu sichern. Angaben über die erwünschten Naturalgaben werden später erfolgen. (...).»[4]

Die Genfer Sektion des «Comité de Secours aux Serbes» zentralisierte die Kollekten (Geld und Naturalien) und organisierte Einkauf und Spedition. Alle finanziellen Mittel mussten in Ware umgewandelt werden, da vor Ort alles zerstört war und Geld keine Hilfe gewesen wäre.

> «Nous avons à vous demander une seconde faveur; pour que nos envois soient pas retardés en cours de route vers la Serbie, qu'ils soient protégés contre tout incident, nous voudrions qu'ils puissent être accompagnés jusqu'à Belgrade par un ou plusieurs officiers de l'armée Suisse comme cela a eu lieu, croyons-nous, pour des envois faits au Luxembourg.»[5]

Kurz darauf folgte ein Schreiben des Schweizerischen Oberkriegskommissariats an das Schweizerische Militärdepartement, man habe gegen «eine bescheidene

3 Massarotti, «La scorta commerciale», S. 361 und 364.

4 BA (Bundesarchiv Bern) 27/14043, Warenzüge ins Ausland 1915–1920, Abkommandierung von Hptm. E. Weiss und F. Gygax als Begleitoffiziere für einen Lebensmittelzug nach Serbien, 1916, 23. 12. 1915. Der Aufruf in französischer Sprache ist mit dem deutschen identisch. Der Unterschriftenliste ist zu entnehmen, dass die deutsche und die französische Schweiz eng verbunden waren, dass es sich in der Tat um eine Schweizer Initiative handelte (nicht um die von Flüchtlingen für ihre Landsleute), und dass sich namhafte Persönlichkeiten nicht scheuten, diese klaren Worte mit ihrer Unterschrift zu unterstützen: A. de Blonay, Fr. Bühler, Nationalrat Daucourt, Prof. Dr. Dubois, Rob. Ellenberger, F. von Ernst, F. Filliol, Prof. Folltête, Pierre Grellet, Gottl. Huber, R. de Haller, F. Grand d'Hauteville, Nationalrat König, Regierungsrat Locher, Victor de Mestral, Nationalrat Michel, Pfarrer Morel, Prof. E. Noyer, Otz, Pfarrer Rikli, Pfarrer Römer, F. Ryff, Nationalrat Savoye, Regierungsrat Simonin, Dr. R. von Tavel, Dr. Vannod, Ed. von Waldkirch, Pfarrer Wuilleumier.

5 BA 27/14043, Abkommandierung, 23. 12. 1915.

Lieferung, soweit dies der gegenwärtige Vorrat gestattet», nichts einzuwenden. Das Gesuch um Begleitung der Warentransporte durch Offiziere verdiene Unterstützung[6].

Das Hilfskomitee und die Schweizer Behörden einigten sich mit professioneller Effizienz, so dass bereits am 23. Januar 1916 das «Département Politique Suisse, Division des Affaires étrangères» dem Militärdepartement positiven Bericht erstatten konnte: Das Komitee schickt fünf Waggons Kleidung und Lebensmittel aus der Schweiz und zehn Waggons Mais aus Rumänien nach Serbien. Alle Güter seien ausschliesslich «aux malheureuses populations civiles de Serbie» bestimmt. Die österreichisch-ungarische Regierung habe den Vorschlag des Genfer Komitees begeistert angenommen, vorausgesetzt, dass «la sécurité et la tranquillité du territoire occupé» nicht gestört und die ganze Aktion vom k.u.k. Militärgouvernement in Belgrad beaufsichtigt werde. Der Schweizer Konsul M. Vögeli habe sich bereit erklärt, als Repräsentant des Hilfskomitees nach Belgrad zurückzukehren. Zwei Schweizer Offiziere sollen die fünf Waggons aus der Schweiz begleiten und sich in Belgrad um die Verteilung der Lebensmittel, der Kleidung als auch der zehn Waggons Mais an die Zivilbevölkerung kümmern. Die Schweizer Sympathien für Serbien gehen aus der Korrespondenz klar hervor, ebenso die Schweizer Entschlossenheit, die Neutralitätsverpflichtung trotzdem nicht zu verletzen, auch nicht verbal:

> «Vu la situation extrêmement délicate dans laquelle cette délégation se trouvera, il est important de désigner des officiers sachant parfaitement l'allemand et ayant du tact et de la discrétion. Ils auront à s'abstenir de toute discussion politique ou d'appréciations sur les opérations militaires passées ou à venir.»[7]

Das Komitee bat den Bundespräsidenten, angesichts des humanitären Charakters der Sendungen, den Sold für die beiden Offiziere zu übernehmen:

> «In Anbetracht des Umstandes, dass die genannten Offiziere ihre heikle Mission in Uniform ausführen werden und in Wien offiziell angemeldet sind, wäre es nicht ohne Wichtigkeit, dass sie auch Ihrem Departement, das sie kommandiert hat und jederzeit abberufen kann, unterstellt und auch von ihm besoldet werden. (...) Sie würden uns über die Auslagen Rechnung stellen und die Bernergruppe des Serbenkomitees würde uns dieselben für Ihre Rechnung vergüten. Genannte Gruppe kommt bereits für die den beiden Offizieren zuerkannte Soldzulage von je 20 Kronen pro Tag auf, da sie über namhafte Mittel verfügt. Sie sieht in ihrem Budget für die Besoldung und Zulage einen Monat vor.»

Gegen die Ausrichtung des Feldsoldes habe man nichts einzuwenden[8]. Dem Antrag wurde entsprochen.

6 BA 27/14043, Abkommandierung, 31. 12. 1915, 14. 1. 1916.
7 BA 27/14043, Abkommandierung, 23. 1. 1916, 28. 1. 1916, 1. 2. 1916.
8 BA 27/14043, Abkommandierung, 12. 2. 1916, 16. 2. 1916, 25. 2. 1916.

Dieser Aktion waren begleitete Lieferungen nach Luxemburg vorausgegangen: 45 Waggons Mehl und 20 Waggons Teigwaren[9]. Bevor diese Warenzüge zu Beginn des Ersten Weltkriegs in den Nordwesten Europas bewilligt werden konnten, versuchte das Eidgenössische Militärdepartement sicherzustellen, dass die deutschen Truppen die Schweizer anstandslos würden passieren lassen, vor allem aber, dass die Güter tatsächlich die Zivilbevölkerung erreichen und nicht in deutsche Militärdepots abgezweigt werden würden. Um die Schweizer Neutralität abzusichern, wurde zwischen der Obersten Heeresleitung der Deutschen Armee und dem Schweizerischen Bundesrat eine Vereinbarung getroffen: Falls die französische Regierung sich bereit erklären sollte, die Verpflegung der Zivilbevölkerung in den von der Deutschen Armee besetzten Gebieten durch die Lieferung von Lebensmitteln zu ermöglichen, wäre der Schweizerische Bundesrat bereit, die Vermittlung und die Kontrolle der Lieferungen und ihrer Verwendung zu übernehmen, und wäre die oberste Deutsche Heeresleitung willens, die Zufuhr der Lieferungen, die Vermittlung und die Kontrolle zu gestatten. Die deutsche Seite gab ferner die Zusicherung, dass die Waren nie für die Bedürfnisse der Armee in Anspruch genommen, sondern allein für die Zivilbevölkerung der «occupierten Teile Frankreichs» verwendet werden würden. Die Schweiz wurde ermächtigt, zur Überwachung der zugesicherten Verwendung drei bis sechs Kommissionen von je zwei bis drei Mitgliedern einzusetzen. Diese sollten Offiziere der schweizerischen Armee sein und die Uniform tragen. Unterwegs hätten sie Anspruch auf Quartier und das Recht auf freie Reise durch das besetzte Gebiet[10]. Ein Schweizer Beobachter berichtete über seine «Feststellungen in Nordfrankreich betreffend Lebensmittelversorgung». Im besetzten Gebiet lebten ungefähr 2,5 Millionen Menschen. Die Bevölkerung mache einen sehr heruntergekommenen Eindruck, in allen Städten werde viel gebettelt. Von allen Stellen wurde hauptsächlich Mehl verlangt. Es wurde wiederholt betont, dass alles andere leicht zu ertragen sei, wenn Mehl geschickt werde. Es fehle aber auch an allem, Hülsenfrüchte, Reis und Speck.

> «Daneben wird schmerzlich überall der Mangel an Petroleum empfunden, wenn ja auch naturgemäss mit der Verlängerung der Tage dieser Mangel weniger fühlbar werde. Die elektrische Beleuchtung ist in den Dörfern nur sehr selten zu finden, sodass selbstverständlich das Ausbleiben des Petroleums nicht nur zu Unannehmlichkeiten führt, sondern auch unter Umständen die Leute an der Arbeit und am Verdienen verhindert. Ferner scheinen die Medikamente sehr knapp zu sein. (...) Es konnte nicht in der Aufgabe des Unterzeichneten liegen, festzustellen, ob nicht im Lande selbst noch genügend Lebensmittel vorhanden wären. Es ist natürlich nicht undenkbar, dass in den Magazinen der Militärverwaltung für die Bedürfnisse der Armee Lebensmittel aufgestapelt sind, die aus der okkupierten Gegend selbst gewonnen worden sind, und es wäre schliesslich auch nicht undenkbar, dass aus diesem okkupierten Gebiet Lebensmittel für die deutsche Zivilbevölkerung abtransportiert worden wären. Die Feststellungen konnten sich also nur darauf beschränken,

9 BA 27/14043, Warenzüge ins Ausland 1915–1920, Verpflegung von Luxemburg, 9. 6. 1915, 16. 9. 1915.

10 BA 27/14043, Warenzüge ins Ausland 1915–1920, Verpflegung für das besetzte Gebiet von Nord-Frankreich, 1. 3. 1915.

ob die Zivilbevölkerung die Lebensmittel erhalte oder nicht, und sich nicht darauf erstrecken, ob die deutsche Heeresverwaltung nicht selbst für die Zivilbevölkerung mehr tun könnte. So viel ist sicher, dass bei der deutschen Heeresleitung die feste Absicht vorhanden ist, für die Ernährung dieser Bevölkerung nichts mehr zu tun, sondern im äussersten Falle die Bevölkerung zu evakuieren (vertreiben, DS), als durch Antransport eigener Lebensmittel die genügende Verpflegung der eigenen Zivilbevölkerung zu gefährden.»

Der private Handel könne keinerlei Abhilfe schaffen, da keine Barmittel vorhanden seien. Der Unterzeichnete war daher der Ansicht, dass eine Zufuhr von Lebensmitteln in dieses okkupierte Gebiet nicht nur ein menschenfreundliches Werk wäre, sondern geradezu notwendig sei, umso mehr, als viele der reichen Leute aus diesem Gebiet weggewandert seien und die arme Bevölkerung zurückgeblieben sei. Die weiteren Verhandlungen könnten sich nur darauf beziehen, wie die Waren der Zivilbevölkerung zugewendet werden könnten, sodass ein Zugriff der Armee ausgeschlossen wäre. Die oberste Heeresleitung habe mündlich und schriftlich die Zusicherung gegeben, Lebensmittel aus der Schweiz nicht für die Armee zu beanspruchen. Sie habe ferner zugestimmt, dass die Kontrolle über die Innehaltung dieser Zusicherung durch schweizerische Offiziere im ganzen Gebiet überprüft werden könnte. Der Schweizer schlug die Plombierung der Waggons vor, was ein Begleitkommando überflüssig machen würde. Sollten die Plomben unterwegs entfernt werden, würde die deutsche Bahnverwaltung für den Schaden haften und die Heeresverwaltung müsste dann die Waren in Natura ersetzen. Eine hinreichende Kontrolle durch schweizerische Offiziere sei möglich und sollte von der Schweiz übernommen werden. Die Regelung der Zahlung der gelieferten Lebensmittel sei einer späteren Vereinbarung zwischen Frankreich und den betroffenen Gemeinden vorzubehalten[11].

Der Korrespondenzwechsel zwischen dem Militärattaché der Kaiserlich Deutschen Gesandtschaft in Bern mit dem Schweizerischen Militärdepartement dokumentiert die Schwierigkeiten, die der Schweizer Transporte trotz dieser feierlichen Vereinbarungen unterwegs harrten. So seien zum Beispiel die deutschen Militärbehörden von einem Milchtransport nach Belgien anscheinend nicht unterrichtet gewesen. Der Zug konnte nicht passieren und der begleitende schweizerische Offizier sei unverrichteter Dinge zurückgekehrt[12]. Erste Verhandlungen zwischen Frankreich, der Schweiz und Deutschland über Verpflegungsmöglichkeiten für die Zivilbevölkerung im von deutschen Truppen besetzten Norden Frankreichs hatten zwar schon ein halbes Jahr nach Kriegsbeginn stattgefunden[13], sechs Monate später konnten aber immer noch keine positiven Ergebnisse verzeichnet werden. Im August 1916 teilte die Abteilung für Auswärtiges des Schweizerischen Politischen Departements dem Militärdepartement mit, dass die französische Regierung an die Schweiz das Gesuch gerichtet habe, einen Eisenbahnzug mit Lebensmitteln für die französischen Bewohner des von Deutschen besetzten nordfranzösischen Gebiets durch einen schweizerischen Delegierten begleiten zu lassen, der darüber zu wachen hätte, dass der Transport wirklich sein Ziel erreicht.

11 BA 27/14043, Nord-Frankreich, 27. 1. 1915, 4. 3. 1915.
12 BA 27/14043, Warenzüge ins Ausland 1915–1920, Milchtransporte nach Belgien, 4. 3. 1917.
13 BA 27/14043, Nord-Frankreich, 27. 1. 1915.

«Da die Verhandlungen mit Deutschland über diesen Transport erst eingeleitet werden, so dürfte es noch geraume Zeit dauern, bis der Plan zur Verwirklichung kommt.»[14] In der Tat dauerte es fast neun Monate, bis die deutsche oberste Heeresleitung die Anfrage beantwortete. «Militärische Rücksichten» würden «eine neutrale Kontrolle der Verteilung nicht angängig erscheinen lassen». Berlin hatte entschieden – anders als Wien für Belgrad und trotz der Vereinbarungen mit der Schweiz vom März 1915 –, die Begleitung von Lebensmitteltransporten durch schweizerische Delegierte nicht zu genehmigen[15].

Während die Kriegsparteien mit der Organisation des Krieges befasst waren, erkannte die Schweiz schon zu Beginn des Ersten Weltkriegs die Lücke, die es dringend zu schliessen galt: Sie bot an, humanitäre Hilfe zu organisieren und zu koordinieren. Aus den Unterlagen geht hervor, dass sie nicht in jedem Fall erst auf Anfrage agierte. Vielmehr unterbreitete sie den Kriegsparteien aus eigener Initiative konkrete Vorschläge, wie den Zivilbevölkerungen in ihrer trostlosen Lage am besten geholfen werden konnte:

> «Zu den Opfern des Krieges gehören auch diejenigen Personen, die bei Beginn der Mobilisation in einem fremden kriegsführenden Staate sich befanden und zwangsweise daselbst zurückbehalten wurden. Nicht nur sind sie selbst in ihrer Bewegungsfreiheit behindert, zum Teil gemeinsam an bestimmten Orten untergebracht, sondern sie sind auch vielfach aller Existenzmittel bar und meist jeder Verbindung mit ihren Angehörigen, Verwandten und Freunden im Heimatstaate beraubt. Die Lage dieser Civil-Internierten ist zum Teil ebenso schlimm als diejenige von Kriegsgefangenen, zum Teil ist, namentlich weil es sich dabei vielfach um Kinder und Frauen handelt, ihr Schicksal ein noch bedauernswerteres.»

Das politische Departement habe es als die Aufgabe eines neutralen Landes erachtet, alles Mögliche zur Beseitigung dieser traurigen Verhältnisse zu unternehmen und bei der Rückführung dieser zivilen Internierten in ihre Heimatländer mitzuhelfen. Dass sich die Schweiz aus eigenem Antrieb über die Situation der Zivilbevölkerung informiert und entsprechende Massnahmen vorgeschlagen hatte, entnehmen wir unter anderem einem Schreiben, wonach Deutschland und Frankreich bereits zugesagt hätten, während die Antwort von Österreich noch ausstehen würde: Aus den Besprechungen mit den hiesigen diplomatischen Vertretern gehe hervor, dass Frankreich und Deutschland sich zur Rückgabe der nicht mobilisierbaren Zivilinternierten (Frauen, Kinder, Männer unter 18 und über 50 Jahren) bereit erklärt hätten und für die Vermittlung dankbar seien. Von Österreich stehe die Antwort noch aus, dürfte aber ebenfalls positiv ausfallen. Die Kosten der Transporte würden die Heimatstaaten übernehmen, die Verpflegung und Unterkunft in der Schweiz sei Aufgabe der Gemeinnützigkeit.[16]

14 BA 27/14043, Nord-Frankreich, 10. 8. 1916.
15 BA 27/14043, Nord-Frankreich, 23. 4. 1917.
16 BA 27/14040, Heimschaffung von Zivilinternierten 1914–1915, Protokoll des Bundesrates, 22. 9. 1914; BA 27/14042, Ordnungsdienst bei den Repatriierungs- und Durchtransporten 1914–1919; BA 27/14041, Durchtransporte, Rück- und Auswanderungszüge, Warenzüge (1914–1919), Dankschreiben und Auszeichnungen für Evakuierten- und Zivilinternierten-Transporte 1915–1916; Schwerverwundeten-Transporte, Dankschreiben and die Schweiz 1915.

Wirtschaftliche Interessen nach Kriegsende

Nach dem Ersten Weltkrieg häuften sich die Lieferungen, obwohl die Gefahren unterwegs mit dem Ende der offiziellen Kampfhandlungen keineswegs geringer geworden waren. Es folgten Nachkriegschaos, Pogrome, politisch motivierte Ausschreitungen, Raub und Plünderungen. Weite Landstriche waren verwüstet, die Bevölkerung völlig verarmt. Zerschossene Bäume, überall tote Pferde, Ruinen und in Lumpen gehüllte, ausgehungerte Menschen gehörten zu den wichtigsten Eindrücken, die der Bewachungssoldat Hans Rupp von seiner Reise in Europas Osten im Jahre 1919/1920 nach Hause brachte[17]. Wie ernst die Aufgabe der Soldaten war, und dass es sich bei diesem bewaffneten Einsatz um alles andere als um ungefährlichen Friedensdienst handelte, zeigen Zeitzeugnisse, die die Nachkriegszeit dokumentieren. Sie machen deutlich, dass zwischen den Kriegsparteien zwar Frieden geschlossen worden sein mochte, die Kriegswirren mit ihren traurigen Konsequenzen aber noch lange fortdauerten[18].

Dennoch wurden die Transporte intensiviert. Die Abteilung für Industrielle Kriegswirtschaft richtete im April 1919 einen Aufruf an die Fabrikanten, Exporteure und Speditionsfirmen, sich am Export nach dem Balkan zu beteiligen[19].

> «Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass mit Zusammenfassung aller Kräfte ein Export von Waren schweizerischer Herkunft nach dem europäischen Osten bewerkstelligt werden kann. Unsere Vertreter im Auslande sind gerne bereit, für den Erhalt der Durchfuhrbewilligungen das Nötige in die Wege zu leiten; die Betriebsdirektion der Schweizerischen Bundesbahnen wird für Stellung von Wagen und Kohlen besorgt sein. Bereits soll es möglich sein, via Simplon und Gotthard über Mailand–Venedig Züge nach Agram–Belgrad zu fahren.»

Das Schweizerische Militärdepartement würde auf Ansuchen militärische Bewachungsdetachemente für diese Transporte zur Verfügung stellen. Man wolle Interessenten auf diese Möglichkeiten aufmerksam machen, damit rechtzeitig noch ein Absatz schweizerischer Waren in den Ländern des Balkans erreicht werden könne. Ferner scheine auch die Frage der Einfuhr von Produkten aus diesen Ländern nach der Schweiz im Sinne eines Austauschverkehrs näherer Prü-

17 Welches Leid Tiere während Kriegen zu erdulden hatten und haben, macht die Fotosammlung von Hans U. Steger eindringlich klar: AfZ (Archiv für Zeitgeschichte Zürich), Fotosammlung Hans U. Steger zum Ersten Weltkrieg 1914–1918.

18 Desanka Schwara, *Jüdische Kindheit und Jugend in Galizien, Kongresspolen, Litauen und Russland 1881–1939*, Köln usw. 1999 (Stela, 1926). Siehe auch Alina Cała, «The Social Consciousness of Young Jews in Interwar Poland». In: *Polin*, 8 (1994), S. 42–65.

19 Federführend auf der Abteilung für industrielle Kriegswirtschaft (EVD) war in den Jahren 1918 und 1919 Max Gafner, der Kommandant militärischer Eskorten von Warenzügen nach dem Balkan. Er schloss sich der Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei an, war von 1924 bis 1927 Mitglied des bernischen Stadtrates, von 1922 bis 1938 Mitglied des Grossen Rates. Er sass im Verwaltungsrat der SBB und wurde in die Leitung der Schweizerischen Verkehrszentrale gewählt. In diesem Gremium vertrat er den Schweizerischen Fremdenverkehrsverband, wo er sich, seit 1941 als Präsident, in einer entscheidenden Entwicklungsphase grösste Verdienste erwarb. *Biographisches Lexikon verstorbener Schweizer*, Band 2, 1961, S. 121: Dr. iur. Max Gafner, Alt Nationalrat und Regierungsrat, Präsident des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes, Oberst der Infanterie, 29. 4. 1892 bis 2. 11. 1957, Bürger von Thun und Beatenberg (BE).

fung wert zu sein (Austauschverkehr)[20]. Die wirtschaftlichen Interessen waren klar: Einerseits war die Schweiz bestrebt, Güter zu exportieren – vor allem aus der Textil- und Uhrenindustrie –, andererseits war sie am Import von Bodenschätzen interessiert, die man sich insbesondere aus Rumänien versprach. Neben Textilien exportierte man allerlei Motoren, Seife, Heizkessel und Schuhe[21], mal begleitet von «Mini-Eskorten» von zwei bis drei Mann, meist aber handelte es sich um bewaffnete Eskorten von zwanzig bis dreissig Mann, darunter in der Regel zwei Offiziere, ein Koch und ein Arzt.[22]

Der Schweiz gelang es in dieser Zeit des allgemeinen Mangels in Europa, sowohl Waggons als auch Kohle zu organisieren[23]. Was für ein komplexer Vorgang das war, bezeugt eines der wenigen (meines Wissens das einzige öffentlich zugängliche) Zeugnis eines mitreisenden Soldaten, das erhalten geblieben ist. Hans Rupp, der 1919 zur Begleitmannschaft des Rumänien-Zuges Nr. 12 gehörte, berichtete, dass der Zug aufgrund mangelnder Energiezufuhr mehrmals im Schritttempo gefahren oder stehen geblieben sei. Man habe sogar Waggons zurücklassen müssen, bis sie mit einer neuen Lokomotive (und Kohle) die anderen einholen konnten[24].

Das Hilfskomitee für die Zivilbevölkerung Serbiens war immer noch aktiv und organisierte die Transporte gemeinsam mit dem Serbischen Roten Kreuz. Ein begleitender Offizier berichtet:

> «Ab Zagreb waren sowohl die Maschine wie sämtliche Bahnsignale infolge Mangel an Petrol ohne Beleuchtung. Da die Linie nur einspurig ist, mit ca. 60 km in der Std. gefahren wurde, viele Gegenzüge zu passieren waren, so darf wohl gesagt werden, dass die Reise mit einiger Gefahr verbunden war. Auf der Strecke Sissek–Bosna Brod kamen öfters Bahndiebstähle vor, das Standrecht ist proklamiert, und verdächtige Personen werden ohne weiteres niedergeschossen. Die ganze Linie ist durch serbisches Militär bewacht, auf alle

20 BA 27/14043, Belgrad 1919, 7. 4. 1919.

21 Massarotti, «La scorta commerciale», S. 361f. Der «St. Galler Stadtanzeiger» berichtet am 27. 8. 1919 von St. Galler Stickereien für Polen; als Import aus Polen waren Eier vorgesehen.

22 Dass es sich meist um 20 bis 30 Mann handelte bestätigen Massarotti, «La scorta commerciale», S. 364, Bertschy in seiner Fotosammlung und Hans Rupp in seinen Notizen. Von zwei bis dreissig Mann zeugen auch die Akten im Bundesarchiv in Bern. Der Kaufmann und Musikalienhändler Oskar Bertschy (1897–1964) hatte nach dem Ersten Weltkrieg als Soldat an zwei Einsätzen der «Schweizerischen Handelseskorten» nach Polen und Rumänien teilgenommen. Der Bestand umfasst Reproduktionen aus seinem Fotoalbum mit dem Titel «Schweizerische Handelseskorten: 5. Rumänenzug (2. 8. – 18. 9. 1919)». Die mit Bildlegenden versehenen Fotos dokumentieren die ganze Reise vom Grenzbahnhof Buchs durch Österreich, Ungarn und Jugoslawien nach Rumänien. Des weiteren liegt ein Verzeichnis der Teilnehmer des «5. Rumänenzuges» unter dem Kommando von Oberleutnant Dr. iur. Max Gafner bei (AfZ Fotoalbum Oskar Bertschy, 1919).

23 Massarotti, «La scorta commerciale», S. 361; BA 27/14041, Durchtransporte, Rück- und Auswanderungszüge, Warenzüge (1914–1919), Kohlenlieferungen seitens der Interessierten Staaten für Durchtransporte 1918–1919.

24 *Rumänien-Zug Nr. 12.* Bericht des 21-jährigen Hans Rupp aus Ostermundigen über seinen militärischen Bewachungseinsatz nach Rumänien im Auftrag der Schweizer Armee anno 1919, leicht modifizierte Übertragung anno 2001 nach dem handschriftlichen Original von Hans Haldimann (Eidgenössische Militärbibliothek und Historischer Dienst, Bundeshaus Bern, Sign. 490/1592).

Stationen ist ein Offizier als Bahnhofkommandant bezeichnet, der auch die Anordnungen für den Betrieb gibt. Es darf gesagt werden, dass dem Unternehmen von allen militärischen und zivilen Stellen jede mögliche Unterstützung zuteil wurde. (...) Die einheimischen Kaufleute reisen alle persönlich in den Güterwagen, in welchen sie ihre Waren befördern.»[25]

Es folgten Mehltransporte für die israelitische Kultusgemeinde in Wien, weitere Soldaten wurden für die Begleitung von zehn Tonnen Konfektion und Textilwaren nach Agram (oder Zagreb) und Belgrad zur Verfügung gestellt[26]. Vor der Abreise bestätigten alle Zugbegleiter mit ihrer Unterschrift, zur Kenntnis genommen zu haben, dass ihnen jegliche Art des Handels, sei es in eigener Person oder über dritte, verboten war. Sie verpflichteten sich, ihre Reiseeindrücke ohne die ausdrückliche Genehmigung der Abteilung für Transportwesen und Quarantäne des Militärdepartements weder zu publizieren noch Informationen an Dritte weiterzugeben[27]. Schliesslich hatten sie zu versichern, die Autorität des Kommandanten anzuerkennen und auf den freien Ausgang zu verzichten, wenn dieser es für angebracht hielt[28].

Doch nach einigen Monaten trafen immer mehr negative Meldungen bei den Bundesbehörden ein. Die Abteilung für Transporte und Quarantäne des Schweizerischen Militärdepartements – in deren Zuständigkeitsbereich diese Warentransporte naturgemäss fielen – zeigte Befremden darüber, dass sie über die Presse von neuen Lieferungen nach Wien erfahren musste, während sie nur von einer einzigen in Kenntnis gesetzt worden sei.

«Wir machen uns direkt lächerlich gegenüber den massenhaften Anfragen seitens Offizieren und Mannschaften zur Teilnahme an solchen Transporten, indem wir erklären müssen, keine Kenntnis davon zu haben, während die Petenten die Zeitungsnotizen lesen oder gar direct, von anderen, uns nicht bekannten Stellen zum Begleit commandiert werden!»

Auf wessen Veranlassung und mit wessen Autorisation diese Eskorten gestellt worden seien, sei nicht bekannt[29].

Der «St. Galler Stadtanzeiger» nahm am 27. August 1919 den kurzen Artikel des «Kurier Warszawski» auf, der von schweizerischen «Contrabanden» berichtet hatte. In einem Schweizerzug habe man «Paraffin, Borsten und Silber-Rubel» gefunden, die «im Geheimen» über die Grenze hätten gebracht werden sollen. Die Angelegenheit sei «kompetenten Behörden» übergeben worden. Bereits zwei Tage später veröffentliche allerdings derselbe «Kurier Warszawsi» eine amtliche Meldung, wonach diese Nachricht nicht zutreffend gewesen sei, wie das Amt zur Bekämpfung des Wucher- und Schiebertums mitgeteilt habe[30].

25 BA 27/14043, Belgrad 1919, 5. 5. 1919 (Abteilung für Industrielle Kriegswirtschaft, Rapport über den Warenzug nach Serbien).
26 BA 27/14043, Warenzüge ins Ausland 1915–1920, Begleitung Warenzug Belgrad 1919, 20. 3. 1919, 23. 4. 1919.
27 Es ist dem Schwiegersohn des 1919 21-jährigen Hans Rupp aus Ostermundigen Hans Haldimann zu verdanken, dass dessen einzigartiges Zeugnis dennoch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde: *Rumänien-Zug Nr. 12*, Vorwort.
28 Massarotti, «La scorta commerciale», S. 363.
29 BA 27/14043, 18. 4. 1919, 5. 5. 1919, 21. 5. 1919.
30 «St. Galler Stadtanzeiger» (1919), 27. August, ohne Seite, Rubrik «Eine mysteriöse Af-

Das Schweizerische Militärdepartment hatte diese Gerüchte ebenfalls vernommen. Man wusste um das Schadenpotential, das derlei Verdächtigungen in sich bargen.

> «Es sind uns in der letzten Zeit von den verschiedensten Seiten Mitteilungen gemacht worden betr. die von der Schweiz nach dem Osten gehenden Warenzüge, namentlich auch betr. die offizielle von der schweiz. Armee gestellte Wache, dass ich mich genötigt sehe, Ihnen davon Mitteilung zu machen und Ihnen zu beantragen, es sei möglichst umgehend zu prüfen, ob die Bewachung dieser Züge durch Militär nicht sofort eingestellt werden sollte, bevor wieder ein grosser Skandal – der mir unvermeidlich erscheint – ausbricht.»

Aus Warschau habe man erfahren, dass gegen diese Züge, die im ganzen Osten nur noch als «Schweizer Schieber-Züge» betitelt würden, ein immer grösseres Misstrauen um sich greife. In polnischen Beamtenkreisen zeige man sich befremdet darüber, dass derlei Machenschaften auch noch vom schweizerischen Militär unterstützt würden. Auch wenn es sich bei diesen Anschuldigungen um blosse Gerüchte handeln sollte, so würde doch der schweizerische Ruf Schaden nehmen. Weiter gebe es in Warschau Gerede, ein polnischer Jude habe es verstanden, durch Schieberei die Weiterfahrt zu verhindern. Für Schweizer Stahlhelme würden bis zu SFr. 500.– geboten, und es liege daher auf der Hand, dass solche «verloren» gingen. In Bukarest wurden einem Schweizer Industriellen unlautere Machenschaften nachgesagt. Den Schweizer Zügen seien unterwegs italienische Wagen angehängt worden – mit welchem Inhalt, wisse niemand. Wiederum in Warschau gab es Gerüchte, die Schweizer würden schmuggeln. Darüber hinaus käme die Schweiz in Verruf, sie würde bolschewistische Propaganda unterstützen. Im übrigen fehle den Begleitsoldaten jeder Takt. Als wegen der Friedensbedingungen ganz Innsbruck schwarz beflaggt wurde, soll eine Gruppe der schweizerischen Wachtmannschaft singend durch die Strassen Wiens gezogen sein, und gegen zwei Offiziere sei eine militärische Untersuchung wegen Betrunkenheit in Graz im Gange. Im übrigen sei es eines Schweizer Offiziers unwürdig, alle möglichen Leute mit Stumpen, Schokolade oder Geld schmieren zu müssen, um seinen Zug durchzubringen[31].

färe»; «Kurier Warszawski» 224 (1919), 15. August, S. 7; «Kurier Warszawski» 226 (1919), 17. August, S. 9. An dieser Stelle danke ich der Fernleihe der Universität Bern, der es tatsächlich gelungen ist, Mikrofiles des «Kurier Warszawsi» von 1919 zu organisieren. Der Wortlaut des «St. Galler Stadtanzeigers» folgt dem polnischen Original minutiös. Interessant ist in der Ausgabe Nr. 226 ein Werbeinserat der Warschauer Handelsfirma Elias Feigenbaum auf S. 14: «Polska-Szwajcarja. Akc. tow. Danzas & Co. Genewa, Bazylea, Zurich, St. Gall. Vallorbe, Brigue, Belgrad, Pontarlier, Delle, Paryz, Nancy, Dijon, Lyon, Modane, Domodossola, Medjolan, Londyn». Feigenbaum bietet Waggons für diese Destinationen an und verspricht alle Formalitäten zu regeln. Gerade die verschiedenen Destinationen in Frankreich, die neben London und den Schweizer Zielorten angeboten werden, lassen die Annahme zu, dass dieser Zugverkehr unter anderem auch Emigranten aus dem politisch neu sortierten Osten zu seinen Kunden zählte: Russischer Adel auf der Flucht vor den «Bolschewiki», Juden auf der Flucht vor polnischen Nationalisten. Interessant scheint mir des weiteren der Umstand, dass in dieser Anzeige weit mehr Destinationen ins Auge gefasst worden sind, als sie aus den Unterlagen der Bundesbehörden in Bern hervorgehen. Es scheint sich neben den offiziellen und begleiteten Warenzügen bereits die freie Marktwirtschaft entwickelt zu haben, was die Korrespondenz in Bern über Züge, von denen man keine Kenntnis hatte, bestätigt.

31 BA 27/14043, Warenzüge ins Ausland 1915–1920, 15. 8. 1919, 7. 9. 1919.

Am 2. September 1919 kam eine Eskorte des Warschauerzugs zurück. «Beinahe jeder Militär dieser Eskorte kam mit 1–2 Reisekoffern, welche mit allerlei Waren und Mustern, Andenken etc. gefüllt gewesen sind.» Unter diesen Sachen befanden sich sehr viele Bücher, Schriftstücke, Munition, Waffen, und Uniformstücke. Wenn auch mit diesen Sachen ein direkter Handel nicht nachgewiesen werden konnte, waren die eingeführten Waren doch in solchem Masse vorhanden, dass von «Andenken» mitbringen keine Rede mehr sein konnte. Ganze Wohnungseinrichtungen und lebendes Vieh – Schweine und Gänse – würden auf dem Rücktransport mitgeführt.

Die Offiziere, die den 1. Belgraderzug nach Kriegsende begleiteten, sollen unterwegs ebenfalls Privatgeschäfte gemacht haben. Oberst Bodmer, der Chef der Abteilung für Transporte und Quarantänen, setzt sich für seine Abteilung ein:

> «Wir sind umso mehr bereit, sofort der Sache auf den Grund zu gehen und die Untersuchung zu veranstalten, als sämtlichen Offizieren und Mannschaften jeweils anlässlich ihrer Kommandierung die Besorgung privater Angelegenheiten ganz speziell verboten wird. Es würde sich also um einen krassen Fall der Zuwiderhandlung gegen einen erlassenen Befehl handeln.»[32]

Einige Monate später war die Untersuchung abgeschlossen und er verteidigte seine Soldaten mit Entschiedenheit: Polenzug 4: Zweifelsohne habe ein Teil der Escortenmannschaft Einkäufe gemacht, Bücher, Photoapparate, aber diese Gegenstände seien beim Betreten der Schweiz ordnungsgemäss verzollt worden. Ein Bündel wertloser verrosteter Bajonette, alter Karabiner, einige Orden, Medaillen und Münzen seien völlig wertlos. Einer sei ermächtigt worden, seine Wohnungseinrichtung in Wien zu kaufen. Serbenzug 3: Tatsächlich habe man ca. 100 Stück Geflügel aus Semlin (heutiges Zemun, DS), für eigene Verpflegung mitgeführt. Bei den Schweinen handle es sich um vier kleine Ferkel aus Bukarest (2. Rumänenzug), die aber ordnungsgemäss verzollt und sogar in Quarantäne gesteckt worden seien. «Alle die angeführten Vorkommnisse schrumpfen also ganz erheblich zusammen, z.T. zerfallen sie sogar ins nichts.»[33]

Die Grenzen vieler europäischer Länder waren im Jahre 1919 sehr jung und beweglich. Niemand scheint ernsthaft daran Anstoss genommen zu haben, Soldaten in «fremden Farben» im eigenen Land zu treffen. Wechselndes Kriegsglück konnte einen Sprachwechsel mit sich bringen: Während es zu Beginn des Krieges wichtig war, dass die begleitenden Offiziere Deutsch beherrschten, riet das Schweizerische Politische Departement im Juli 1919 dem Schweizerischen Militärdepartement, die Armbinde «Schweizerische Handelseskorte» in «Escorte commerciale suisse» umzuwandeln, da die meisten in Frage kommenden Länder sich eher der französischen Sprache bedienten als der deutschen[34].

Im Zuge der aufstrebenden jungen Nationalstaaten sah sich Europa mit einer neuen Aufgabe konfrontiert. Nach 1920 stieg die Zahl der Rückwanderer aus Nord- und Südamerika[35]. Die Schweizer Soldaten eskortierten auch diese Züge.

32 BA 27/14043, Warenzüge ins Ausland 1915–1920, Begleitung Warenzug Belgrad 1919, 9. 4. 1919.

33 BA 27/14043, Warenzüge ins Ausland 1915–1920, 9. 9. 1919.

34 BA 27/14043, Warenzüge ins Ausland 1915–1920, 12. 7. 1919.

35 Offensichtlich sahen sich viele durch die neuen Nationalstaaten zur Rückkehr ermutigt. Die Zahl der Rückwanderer aus den «gelobten Ländern» war jedenfalls überraschend

Bei diesen Rückwanderern handle es sich um Angehörige östlicher Staaten, die aus Amerika in ihre Heimat zurückkehrten. Der Bundesrat zeigte sich besorgt über «die Gefahr der Korrumpierung unserer Leute», um von «Weibergeschichten und dergleichen gar nicht zu reden». Das Militärdepartement und das Politische Departement waren sich einig, dass es im Interesse des Schweizer Militärwesens zu begrüssen wäre, wenn die Militäreskorten ins Ausland beendet werden könnten. Eine ernste Zäsur war ein Zwischenfall in der Tschechoslowakei. Ein Rückwandererzug wurde von Dieben überfallen, die versuchten, auf den fahrenden Zug aufzuspringen. Aus einem Walde heraus wurde sogar auf den Zug geschossen. Die Eskorte gab Schüsse in die Luft ab. «Aus irgendwelchen Verumständungen» sei ein junger Bursche getroffen worden. Die Tschechoslowakei habe wegen der Verletzung ihrer Souveränität Genugtuung verlangt. Die Schuldigen müssten bestraft und die Mutter des Getöteten mit einer Summe von SFr. 5000 entschädigt werden. Die Tschechoslowakei behalte sich vor, den Schweizer Zügen die Durchfahrt nicht mehr zu gestatten, falls sich derartige Vorfälle wiederholen sollten. Die beteiligten Departemente wurden beauftragt, dem Bundesrat bis zum 30. August 1920 einen Antrag zu stellen, die Militäreskorten durch andere Sicherungsmittel zu ersetzen[36]. Aus Berichten gehe allerdings klar hervor, dass Züge mit Zivil- oder Sekuritasbegleitung nicht vorwärts kämen, jene mit Militärbegleitung hingegen «glatt und tadellos» an ihre Ziele gelangten[37]. Es folgt die Bitte des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements, die Eskorten nicht aufzuheben, da insbesondere die Rückwanderertransporte ohne militärischen Schutz keinesfalls übernommen werden könnten.

> «Diese Transporte bestehen aus Angehörigen verschiedener der neu gebildeten östlichen Staaten, namentlich Polen, Tschechoslowaken, Ungarn, Serbo-

hoch. Zwischen 1908 bis 1914 sollen fünf bis zehn Prozent Juden aus den USA ausgewandert sein, Italiener gar 27,9 bis 67,7 Prozent. 1913 bis 1914 seien 61,1 Prozent aller jüdischen Rückwanderer nach Russland zurückgekehrt, nach Österreich-Ungarn 23,1 Prozent, nach Rumänien 1,3 Prozent und nach Deutschland 0,7 Prozent. Von 1857 bis 1924 sollen 42 Prozent der russischen Emigranten Argentinien wieder verlassen haben, 19 Prozent die USA. Über die Dunkelziffer der Rückkehrwilligen – d.h. all jener Menschen, die die Einwanderungsländer gern wieder verlassen hätten, die finanziellen Mittel für die Rückkehr aber nicht aufbringen konnten, – lässt sich nur spekulieren. Zwischen 1860 und 1930 soll etwa ein Viertel aller Auswanderer in ihre Herkunftsländer zurückgekehrt sein, nach Italien sogar bis zu 50 Prozent [Walter F. Willcox (Hg.), *International Migrations*, 2 Bde., New York 1929, S. 127f.; Dudley Baines, *Emigration from Europe 1815–1930*, Cambridge 1995 (New Studies in Economic and Social History), S. 35. Ein guter Überblick über die Migration im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts findet sich in Hilde Wander, *The Importance of Emigration for the Solution of Population Problems in Western Europe*, The Hague 1951; Zuleika M. F. Alvim, *Brava Gente! Os italianos em São Paulo 1870–1920*, São Paulo 1986; Zuleika Alvim, «Imigrantes. A vida privada dos pobres do campo». In: *História da vida privada no Brasil*, Bd. 3: Fernando A. Norais, Nicolau Sevcenko (Hg.), *República, da Belle Époque à Era do Rádio*, 3. Aufl., o.O. 1999, S. 215–287; Robin Cohen (Hg.), *The Cambridge Survey of World Migration*, Cambridge 1995; P. George, *Les Migrations Internationales*, Paris 1976; William J. Serow u.a. (Hg.), *Handbook on International Migration*, New York usw. 1990; Charles Tilly, «Migration in Modern European History». In: Ruth Adams und William H. McNeill (Hg.), *Human Migration. Patterns and Policies*, Bloomington 1978, S. 48–73].

36 BA 27/14043, Warenzüge ins Ausland 1915–1920, Protokoll der Sitzung des Schweizerischen Bundesrates, 27. 7. 1920.

37 BA 27/14043, Warenzüge, 14. 8. 1920.

kroaten, Rumänen etc. Gewöhnlich sind mehrere oder alle erwähnten Nationalitäten vertreten. Eine Eskorte von 10 bis 12 Mann führt nun den Transport von Buchs ab bis an einen bestimmten internationalen Eisenbahnknotenpunkt, z.B. Wien; dort teilt sich der Zug in seine nationalen Bestandteile und jeder Bestandteil wird von einem Teil der Eskortenmannschaft an seinen Bestimmungsort geleitet, gewöhnlich von 1–2, höchstens 3 Mann.»[38]

Im Oktober 1920 sind die Eskorten jedenfalls immer noch aktiv[39].

Neutralität und Solidarität

Aus der Korrespondenz, die die Warenzüge von 1915 bis 1920 dokumentiert, wird die Interdependenz zwischen Aussenhandelspolitik und Aussenpolitik der Schweiz ersichtlich. Der Aussenhandel war seit Beginn des Jahrhunderts die zentrale Aufgabe der Handelsabteilung, die seit 1917 dem Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement (EVD) angegliedert war. Folglich wurde auch die schweizerische Aussenpolitik von dieser Abteilung mitbestimmt. Die starke Abhängigkeit der Import- und Exportindustrie vom Ausland machte der Schweiz spätestens Ende des Ersten Weltkriegs klar, dass sie sich von ihrer «überkommenen politischen Introversion» lösen musste[40]. In den ersten Nachkriegsjahren öffnete sich die Schweiz aussenpolitisch[41]. Unter der erweiterten Maxime «Neutralität und Solidarität» wurde die Schweiz nach 1945 vor allem im humanitären Bereich aktiver[42]. Am Fall von Rumänien konnte allerdings gezeigt werden, dass eine einheitliche Linie nicht zu erkennen gewesen sei, vielmehr habe sich die Schweiz zwischen weltweiter Zusammenarbeit und «isolationistischer Abkapselung» bewegt und habe «von Fall zu Fall» entschieden[43]. Die Akten über begleitete Warentransporte zeigen, dass diese Öffnung bereits nach dem Ersten Weltkrieg stattgefunden hatte, soweit es die Kriegsparteien erlaubten und sie die Neutralität der Schweiz respektierten, sogar schon während des Krieges[44]. Die Korrespondenz über Warenzüge ins Ausland

38 BA 27/14043, Warenzüge, 3. 9. 1920.

39 «5. Liebesgabenzug, Beitrag des Bundes an das Hilfskomitee für die hungernden Völker. Antragsgemäss wird beschlossen: Dem Hilfskomitee für die hungernden Völker wird ein Beitrag an die Kosten der militärischen Begleitung des von ihm ausgeführten 5. Liebesgabenzuges (Sold und Auslandszulagen) im Betrage von Fr. 7,500 zu Lasten des Kredites 'Verschiedenes, Unvorhergesehenes' des Finanzdepartementes bewilligt.» (Sitzung des Schweizerischen Bundesrats, Protokoll 12. 10. 1920).

40 Edgar Bonjour, «Geschichte der schweizerischen Aussenpolitik in ihren Grundzügen». In: A. Riklin usw., *Handbuch der Schweizerischen Aussenpolitik*, Bern 1975, S. 76.

41 Urs Altermatt, «Geschichte der Schweizerischen Aussenpolitik 1848–1991. Vom Ende des Zweiten Weltkrieges bis zur Gegenwart (1945–1991)». In: A. Riklin u.a. (Hg.), *Neues Handbuch der schweizerischen Aussenpolitik*, Bern 1992, S. 62.

42 Peter Gilg, Peter Halblützel, «Beschleunigter Wandel und neue Krisen seit 1945». In: Beatrix Mesmer u.a. (Hg.), *Geschichte der Schweiz und der Schweizer*, Basel / Frankfurt a.M. 1986, S. 945.

43 Severin Gerber, *Die Handelsbeziehungen zwischen der Schweiz und Rumänien 1919–1924, 1939–1945, 1945–1953. Darstellung und Vergleich.* Lizentiatsarbeit, Universität Bern 1997, S. 4f.; Georg Moskovits, *Die Handelsbeziehungen zwischen der Schweiz und Rumänien mit besonderer Berücksichtigung der Rumänischen Wirtschaftsverhältnisse.* Dissertation, Bern 1926. Zu Schweizer Militärpolitik und Neutralität ausführlich AfZ Zürich, C 2.3. Erster Weltkrieg 1914–1918, C 2.4. Zwischenkriegszeit 1919–1939.

44 Diese Öffnung war allerdings im Zuge des Zweiten Weltkriegs mit negativen Begleiterscheinungen verbunden, gerade auch die humanitäre Tradition der Schweiz betreffend,

zeigt m.E. eine einheitliche Linie, die einer selbstverständlichen Humanitätstradition. Sie drehte sich nicht um die Frage, ob die Schweiz helfen soll oder nicht: Von einer Schweizer Hilfsbereitschaft bzw. Hilfsverpflichtung gingen die verschiedenen beteiligten Exekutionsorgane ganz offensichtlich aus. Es ging vielmehr um die Frage, wie Garantien erwirkt werden könnten, damit die Schweizer Neutralität weder direkt noch indirekt (zum Beispiel durch Abzweigung der Hilfssendungen für militärische Zwecke der einen oder anderen Kriegspartei) missachtet werden würde. Die zweite Sorge, die die zuständigen Kreise ernsthaft beschäftigte, war die (möglicherweise) gefährdete Integrität der Schweizer Soldaten, die unterwegs ungewohnten Reizen ausgesetzt waren. Durfte der Ruf der Schweizer Armee aufs Spiel gesetzt werden? Dabei war den Verantwortlichen sehr wohl bewusst, dass dieser Ruf von tatsächlichen Begebenheiten relativ unabhängig war und durch blosse Gerüchte ernsthaft beschädigt werden konnte. Die Schweizer lebten ihre Neutralität, indem sie über all die Jahre seit 1914 dezidiert für die Zivilbevölkerungen Partei ergriffen, und diese Neutralität mit bewaffneten Eskorten sicherten: Die Güter erreichten ihre zivilen Ziele, während sie ohne militärische Unterstützung von fremden Truppen oder bewaffneten Banden abgezweigt worden wären. Es zeigte sich, wie wichtig es war, die Befehlsgewalt über die Schweizer Soldaten zu keinem Zeitpunkt aus der Hand des Schweizerischen Militärdepartementes zu geben, da nur so auf widrige Umstände und unerwartete Wendungen angemessen reagiert werden konnte, seien es Gerüchte, die Soldaten missbrauchten ihren Auftrag für unlautere Machenschaften, seien es zu grosse Gefahren unterwegs oder sei es das Nichteinhalten schriftlicher Zusagen der einen oder anderen Kriegspartei.

Summary

Swiss Soldiers for Luxembourg and Belgium, Vienna, Warsaw, Bucharest and Belgrade: Armed Commercial Escorts in the Service of Humanity and Business (1915–1920)

From 1915 to 1920, armed Swiss escorts accompanied freight trains going abroad. In those years of insecurity and chaos in Europe, trains could scarcely have reached their destinations without military protection. What made these transports unique was the fact that they were not organized by the Red Cross. The Swiss military authorities acceded to the requests of private aid organizations, supplied guards for commercial firms or accepted government commissions from other countries.

Switzerland already developed unique humanitarian know-how during the First World War and made it available to the belligerent parties: the return of civilian internees, transports of the severely wounded and feeding the civilian population in occupied areas. The Swiss executive agencies did not question Switzerland's humanitarian responsibilities, but were concerned to guarantee that Swiss neutrality would not be compromised either directly or indirectly (for example by the diversion of aid shipments for military purposes by one of the belligerent parties). It became evident how important it was for the Swiss Department of the Military

siehe dazu u.a. Thomas Maissen, *Verweigerte Erinnerung. Nachrichtenlose Vermögen und die Schweizer Weltkriegsdebatte 1989–2004*, Zürich 2005, und die zahlreichen Arbeiten, die im Zusammenhang mit der Bergier-Kommission entstanden sind.

to maintain the power of command over Swiss soldiers at all times, since this was the only way to ensure an appropriate response to adverse circumstances – whether rumors that the soldiers were abusing their mandate to earn a bit of money, excessive dangers on the road or the non-observance of written agreements by one or the other of the warring parties.