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

Band: 85=105 (1939)

Heft: 8

Artikel: Die Militär-Organisation der Eisenbahnen

Autor: Kaech, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-16203

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: 12.07.2025

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

nischen Küste Schiffe mit etwa 300,000 Tonnen und ebensoviele wurden unbrauchbar gemacht; es wurden ferner viele Hafenanlagen zerstört, die Ausfahrten verlegt und hiedurch der Schiffsverkehr im Laufe der Zeit vollkommen unterbunden. Dieser Erfolg hatte eine grosse Rückwirkung auf die weitere Kriegführung, und es lässt sich leicht ableiten, welcher Erfolg der Luftwaffe der nationalen Truppen gewinkt hätte, wenn ihr mehr Flugzeuge zur Verfügung gestanden wären und die im Bürgerkrieg notwendige Rücksicht auf die zu befreienden Volksgenossen die Handlungsfreiheit der Flieger nicht beschränkt hätte. Die in Spanien gesammelten Erfahrungen bleiben aber trotzdem von grossem Wert für die Einschätzung der Aufgaben, die der Flugwaffe im Mittelmeer wie in anderen fernen Gewässern vorbehalten sind, um den Nachschub an Rohstoffen aller Art zu unterbinden. Die Entwicklung der Luftwaffe zwingt zur Aufstappelung enormer Reserven, um das Durchhalten im Kriege zu gewährleisten; hiemit ist wieder ein neues, ausserordentlich wichtiges Moment in die wirtschaftliche Kriegführung getreten.

In diesen Ausführungen konnte nur ein geringer Bruchteil jener Aufgaben berührt werden, die sich der Luftwaffe insbesondere dadurch eröffnet haben, dass der *Massentransport* von Kämpfern, Kampfmitteln und Kriegsmaterial nur mehr eine Frage der Zeit ist. Alle Staaten stehen vor neuen Aufgaben der Kriegführung mit unabsehbaren Rückwirkungen auf die weitere Ausgestaltung ihrer materiellen und wirtschaftlichen Rüstungen, sei's zu agressiven Zwecken, weil im «Angriff» die beste «Verteidigung» liegt, sei's zur rein passiven Abwehr dieser Gefahr für jene Staaten, deren Territorium durch die Absichten ihrer Nachbarn zum Kriegsschauplatz werden kann.

Zur Militär-Organisation der Eisenbahnen

Von Major *E. Kaech,* Kdt. Geb. Sap. Bat. 9, Luzern.

Gemäss bundesrätlicher Verordnung vom 3. April 1939 werden die Hilfsdienste neu geregelt. Unter anderem wird dabei ein *Eisenbahn-Hilfsdienst* geschaffen.

Für die Organisation desselben fallen sehr verschiedene Gesichtspunkte in Betracht: militärische einerseits und eisenbahntechnische anderseits. Die Lösung der Aufgabe verlangt daher sowohl Militärs mit genügend eisenbahntechnischem Verständnis als auch Eisenbahnfachleute mit entsprechenden militärischen Kenntnissen. Dabei müssen sich beide Teile klar sein, dass es sich hier darum handelt, die Eisenbahnen für ihre Funktionen im

Kriegsfalle, das heisst, als Teil der Armee zu organisieren, nicht um die üblichen kommerziellen Angelegenheiten.

Massgebend für die Organisation ist die Aufgabe, die ihr gestellt werden will. Es obliegt den Militärinstanzen, diese *Aufgabe genau zu umschreiben.* Die Eisenbahnen können darauf fussend die erforderlichen Mittel berechnen und vorschlagen. Die Militärbehörden haben diese Vorkehrungen in die Gesamtorganisation der Landesverteidigung einzupassen.

Die Umschreibung der Aufgabe ist von grundlegender Wichtigkeit. Während einer gewissen Zeit schien die Ansicht vorherrschend, die Eisenbahnen hätten im modernen Krieg überhaupt keine Bedeutung mehr. Die Tatsachen, besonders auch die Erfahrungen des spanischen und chinesischen Krieges, haben aber diese offenbar unzutreffenden Ansichten richtiggestellt. Die ausschlaggebende Wichtigkeit der Eisenbahnen in militärischer Hinsicht kann nicht mit Recht bestritten werden.

Für *unsere* Landesverteidigung zeichnen sich,vielleicht deutlicher als für andere Länder, zwei zeitlich hinter einander liegende Aufgaben der Eisenbahnen ab:

1. die Mobilisationstransporte,
2. die Operations-Transporte,

wobei in diesem Zusammenhang jeweils sämtliche Leistungen der Eisenbahnen *im betreffenden Zeitabschnitt* zu verstehen sind.

Diese beiden Aufgaben müssen auseinandergehalten werden und erfordern verschiedenartige Vorbereitungen.

Die erste Aufgabe, die Mobilisations-Transporte, sollen der Armee die Mobilmachung ermöglichen. Das heisst, die Eisenbahnen sollen die Mannschaften, nach allfälliger Reise an den Depot-Ort ihrer Ausrüstung, an ihre Korpssammelplätze bringen, wo dann die Truppenkörper und damit die Armee gebildet werden. Einem Truppenkommandanten, der z. B. mit Mannschaft aus dem Tessin in Luzern mobilisieren muss, stellt sich dieses Problem mit eindringlicher Deutlichkeit, während es bei taktischen Uebungen mit Verbänden nach OST nicht in Erscheinung tritt.

Die zweite Aufgabe, die Operations-Transporte, beginnt, nachdem einmal Teile der Armee gebildet sind.

Eine Beurteilung der Aufgaben zeigt Folgendes: Die Transporte für die Mobilmachung beginnen sofort bei Kriegsausbruch, d. h. mit dem ersten Ueberfall oder dem ersten Bombenabwurf. Sie können schon vom ersten Moment an an jedem beliebigen

Punkte des Landes unter feindlicher Fliegereinwirkung stehen. Trotzdem muss ihre Durchführung unter allen Umständen erreicht werden, und zwar innert einer bestimmten Frist. Die Transporte können nicht vertagt werden, und Ersatztransportmittel kommen nur in geringem Masse in Frage. Die Transporte haben sich abzuwickeln während des Zeitraumes, da der zivile Arbeitsbetrieb sich auflöst und der militärische Betrieb erst beginnt, seine Tätigkeit aufzunehmen. Das Uebermittlungsnetz ist in diesen Tagen überlastet, und teilweise wird es durch feindliche Einwirkung Störungen und Unterbrüche erleiden. Dabei erstrecken sich die auszuführenden Transporte über das ganze Land, ohne ausgesprochene Orientierung nach der Seite des feindlichen Angriffes.

Die Transporte für die Operationen dagegen sind in ihrer Ausdehnung beschränkt, ebenso in ihrer Dauer. Sie erfolgen nach Bildung der Armee und nach Einschaltung des ganzen militärischen Kommando-Apparates. Sie werden mit den militärischen Operationen befohlen und wie solche vorbereitet und durchgeführt.

Aus der Art der Aufgabe ergeben sich auch die Erfordernisse zu ihrer Lösung:

Für die Mobilisations-Transporte muss, wegen ihrer Ausdehnung auf das ganze Land, auch auf das ganze Netz verteilt reichlich Personal — und auch Material — vorgesehen sein. Infolge der unausbleiblichen Ueberlastung des Uebermittlungsnetzes muss die Organisation so getroffen sein, dass sie vom Moment ihrer Auslösung an *selbsttätig* spielt. Insbesondere sollen Störungen und Beschädigungen an den Bahnanlagen an jedem Ort selbständig und in kürzester Zeit behoben werden können.

Bei den Operations-Transporten, die gerichtet und kanalisiert sind, genügt ein geringerer Personalbestand, weil das Personal jeweils dem Bedürfnis entsprechend verschoben und eingesetzt werden kann.

Es werden also nach Beendigung der Mobilmachung *Kräfte frei und für andere Aufgaben verfügbar.* Dies erlaubt, für die erste Aufgabe solche Kräfte vorzusehen, die erst später für andere Zwecke benötigt werden.

Dabei kann es sich natürlich nur um die neben dem vorhandenen Eisenbahnpersonal noch erforderlichen *Hilfskräfte* handeln. Während der Eisenbahn-Betriebsdienst mit dem vorhandenen Personal auskommt, werden Hilfskräfte in bedeutender Zahl für die Wiederinstandstellung beschädigter Geleise,

Fahrleitungen, Signalanlagen, Telephon- und Telegraphenleitungen benötigt. Hier reicht das ständige Personal eben aus als Kader für die zu bildenden Hilfsdienst-Formationen (Eisenbahn-Hilfsdienst, Untergattungen: Bahndienst [= service de la voie], Fahrleitungsdienst, Stellwerkdienst usw.). Es kommen, hiezu hilfsdienstpflichtige Arbeiter der entsprechenden Berufe, eventuell Dienstpflichtige, in Frage. Das Aufgebot dieser Mannschaften müsste ähnlich wie beim Grenzschutz geregelt sein, das heisst, sie müssten sofort detachementsweise in den einzelnen Bahnmeisterbezirken einrücken.

Neu geprüft gehört in diesem Zusammenhang die Einrückungspflicht des militärisch eingeteilten Eisenbahnpersonals. Dieses soll nicht nach einigen Tagen, ohne Rücksicht auf die durch wichtigste militärische Interessen bedingte Lage auf den einzelnen Bahnstrecken, einfach verschwinden. Es soll vielmehr nach Anhörung des Militär-Eisenbahndirektors einberufen werden. Ebenso soll nach Anhörung des Militär-Eisenbahndirektors über freiwerdendes Hilfspersonal verfügt werden können. Dieses Hilfspersonal kann ohne weiteres andernorts für entsprechende technische Aufgaben eingesetzt werden, z. B. die verhältnismässig wohl zahlreichsten Hilfsarbeiter des Bahndienstes für Strassenarbeiten. Sie sind während einer Zeitperiode zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes unbedingt notwendig, wogegen Arbeitskräfte beim Strassenbau vorläufig entbehrt werden können, indem sich die Arbeiten dort vielfach um eine bis zwei Wochen zurückstellen lassen. Auf diese Weise sind auf beiden Seiten zur gegebenen Zeit die nötigen Kräfte vorhanden. Für diese Regelung dürfen jedoch die einzelnen Hilfsdienste nicht unabhängig von verschiedenen Stellen organisiert werden, sondern es muss die Regelung gemeinsam getroffen werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten:

Den Eisenbahnen fallen bei der Kriegsmobilmachung ausschlaggebende Aufgaben zu. Sind sie nicht imstande, diese zu erfüllen, so gelingt unsere Mobilmachung überhaupt nicht, d. h. unser Land bleibt ohne Armee. Unser Gegner wird diesen für ihn günstigsten Fall mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln zu erreichen suchen. Um ihn zu vermeiden, sind den Bahnen rechtzeitig und in reichlichstem Masse die erforderlichen Hilfskräfte (und Mittel) zur Verfügung zu stellen. Dies ist möglich, da diese Hilfskräfte nicht dauernd, sondern nur für einige Tage benötigt werden und nachher grossenteils anderweitig verfügbar sind, so dass solche Kräfte verwendet werden können, die ohnehin anderswo erst später eingesetzt werden müssen.