Zeitschrift: Armee-Logistik : unabhängige Fachzeitschrift für Logistiker = Organo indipendente per logistica = Organ independenta per logistichers = Organ indépendent pour les logisticiens

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 79 (2006)

Heft: 6

Rubrik: Im Blickpunkt

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: 11.07.2025

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

Eisenbahntransit durch die Schweiz im 2. Weltkrieg

Truppenverladung / Chargement de troupes. *Bilder: «Armee und Volk», Band 1*

«Ein direkter Schienenweg durch die Alpen, der einzig von einer neutralen Macht wie der Schweiz abhängt und nicht in den Händen einer Grossmacht liegt, ist für Deutschland eine politische Notwendigkeit.»

Bismark in der Reichstagssitzung vom 25. Mai 1870 als Rechtferigung der Beteiligung des Reiches am Bau der Gotthardbahn.

VON OBERST ROLAND HAUDENSCHILD

Internationales

Mit der Eröffnung der Alpenbahnen in der Schweiz (Gotthard 1882, Simplon 1906 und Lötschberg 1913), beginnt der Transitverkehr durch die Schweiz auf der Schiene zwischen Nordeuropa und Italien. Staatsverträge der Schweiz mit Deutschland und Italien regeln den Bau und Betrieb der Schienentransversalen durch die Alpen.

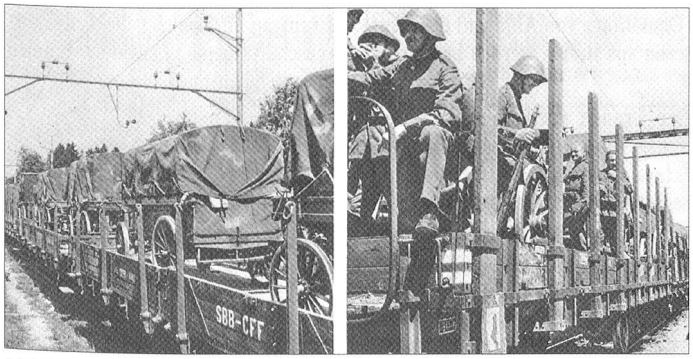
Als Beispiel sei der Staatsvertrag zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien betreffend die Gotthardbahn, abgeschlossen am 13. Oktober 1909 erwähnt, der noch heute Gültigkeit hat. Artikel 3 verpflichtet die Schweiz den Betrieb der Gotthardbahn gegen jede Unterbrechung sicherzustellen; sie hat jedoch das Recht, die zur Aufrechterhaltung der Neutralität und zur Verteidigung ihres Landes nötigen Massnahmen zu treffen.

Zu erwähnen ist ferner für die Schweiz als neutraler Staat das Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 betreffend die Rechte und Pflichten der neutralen Mächte und Personen im Falle eines Landkrieges, in Kraft getreten für die Schweiz am 11. Juli 1910. Artikel 2 bestimmt, dass es den Kriegführenden untersagt ist, Truppen oder Munitions- oder Verpflegungskolonnen durch das Gebiet einer neutralen Macht hindurchzuführen. Demgegenüber erwähnt Artikel 7, dass eine neutrale Macht nicht verpflichtet ist, die auf Rechnung des einen oder des anderen Kriegführenden erfolgende Ausfuhr oder Durchfuhr von Waffen, Munition und überhaupt von allem, was für ein Heer oder eine Flotte nützlich sein kann, zu verhindern. Dieses Haager Abkommen, die neutralen Mächte betreffend, ist bis heute gültig; es lässt einen gewissen Interpretationsspielraum offen, bezüglich der Abgrenzung von Kriegsmaterial.

Vor dem 2. Weltkrieg haben sich das faschistische Italien und das nationalsozialistische Deutschland 1936 in der Achse Rom-Berlin (Achsenmächte) und 1939 im Stahlpakt verbündet. Damit tritt die Schweiz als Transitland in den Blickwinkel der Achsenmächte, umso mehr, als das rohstoffarme Italien auf Rohstofflieferungen aus Deutschland angewiesen ist.

Infrastruktur

Im Sommer 1939, vor Ausbruch des 2. Weltkrieges, verfügt die Schweiz über ein gut ausgebautes Eisenbahnnetz. Die Bahnen haben ihre Leistungsfähigkeit bei der Generalmobilmachung vom 2. September 1939 bewiesen und den zusätzlichen Militärverkehr mit dem temporär eingeführten Kriegsfahrplan reibungslos abgewickelt. Bezüglich Transitlinien muss darauf hingewiesen werden, dass damals sowohl auf der Gotthard- wie auf der Lötschberg- und Simplonlinie noch zahlreiche Einspurabschnitte vorhanden sind. Auf dem Gotthard und seinen Zufahrtslinien: Basel Badischer Bahnhof–Gellert–Basel SBB Rangierbahnhof, Rupperswil–Lenzburg, Wohlen–Immensee, Brunnen–Flüelen, Rivera–Bironico–Lugano und Seedamm von Melide, insgesamt sechs Abschnitte.



Militärzüge mit Kriegsfuhrwerken. / Trains militaires chargés de véhicules.

Le transit ferroviaire à travers la Suisse pendant la deuxième guerre mondiale est un chapitre assez peu connu de l'histoire. La convention du St-Gothard de 1909 demande de la Suisse d'assurer l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard contre toute interruption mais elle a le droit de prendre les mesures nécessaires pour maintien de la neutralité et pour la défense du pays. La convention de La Haye concernant les droits et les devoirs des puissances et des personnes neutres de 1907 fixe les obligations et les droits en ce qui concerne le transit.
La Suisse a laissé passer le transit pendant presque toute la durée de la guerre car il était d'une grande importance pour le pays de l'axe, ce qui a provoqué des interventions des alliés.

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 4

Nach dem 1. Weltkrieg, als die Bahnen unter akutem Kohlemangel litten, haben die SBB die Elektrifikation ihrer Linien vorangetrieben, sodass bei Kriegsausbruch 1939 rund 73% des Streckennetzes mit dem Fahrdraht überspannt sind. Damit sind die SBB unabhängig von ausländischen Energiequellen. Auch während des Krieges wird die Elektrifikation forgesetzt, wie auch die Ausbauten auf Doppelspur, insbesondere auf der Gotthardlinie. Die Stromversorgung auf der Lötschberglinie wird als prekär eingestuft. Den SBB und der BLS stehen für die Traktion auf den Alpenbahnen Gotthard, Simplon und Lötschberg total circa 150 elektrische Lokomotiven zur Verfügung, ein eher knapper Triebfahrzeugbestand. Der Personenverkehr kann während der ganzen Kriegszeit praktisch wie in Friedenszeiten aufrechterhalten werden, mit zwei Ausnahmen anlässlich der Generalmobilmachungen 1939 und 1940; für den Güterverker muss der Güterwagenpark vermehrt werden, da auch Wagenstellungen ins Ausland erforderlich werden, um im Rahmen der Kriegswirtschaft Güter für die Landesversorgung zu importieren.

Betrieb und Verkehr

Neben dem innerschweizerischen Personenverkehr, welcher als Folge des faktischen Transportmonopols der Eisenbahnen im 2. Weltkrieg zunimmt, haben die Bahnen auch die erheblichen Militär- und Kriegswirtschaftstransporte zu bewältigen. Damit nicht genug, setzt doch bei Kriegsbeginn ein umfangreicher Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien ein, der bevorzugt über die kürzeste Distanz, das heisst über die schweizerischen Alpenbahnlinien geführt wird. Durch die englische Seeblockade im März 1940 sind die Achsenmächte gezwungen, den zu rund 75% auf dem Meer bewältigten Transport auf die Schiene zu verlagern. Die beförderten Gütermengen im Transit auf der Lötschberg-Simplon- und der Gotthardbahn steigen beträchtlich von 1939 bis 1941 von 2,7 auf 8,1 Millionen Tonnen, um 1942 auf etwa gleicher Höhe zu verbleiben. Deutschland liefert Italien vor allem Rohstoffe wie Kohle (in Ganzzügen) und Stahl, aber auch chemische Produkte. Italien liefert Deutschland vor allem Konsumgüter (Lebensmittel und Textilien), aber auch während einer gewissen Zeit Arbeitskräfte.

Bewaffneter Streckenwärter. / Garde-voie armé en patrouille.

Während des ganzen 2. Weltkrieges werden die Gotthard-, Simplon- und Lötschberglinie Tag und Nacht von der Schweizer Armee bewacht, insbesondere die neuralgischen Objekte wie Tunnels, Brücken und Bahnhöfe. Die Bewachung der Bahnanlagen erfolgt durch bewaffnetes Bahnpersonal und Truppen des Territorialdienstes, der Hilfsdienst Bewachungskompanien und durch Ortswehren. Zahlreiche Bauwerke sind auch vermint, um sie bei einem feindlichen Angriff sofort sprengen zu können. Ein Angreifer weiss damit genau, dass er die Schweiz nur mit vorher zerstörten Alpentransversalen besetzen kann, was zur Abschreckung beiträgt.

Nach der Kapitulation Italiens am 3. September 1943 wird dieses Land umgehend von der deutschen Wehrmacht besetzt. Damit erhalten die Alpentransversalen auch als Nachschubwege eine grosse Bedeutung. Der Transitverkehr geht mit veränderter Struktur weiter. Die Kohle- und Stahllieferungen gehen zurück, italienische Arbeiter werden nicht mehr im Transit durch die Schweiz befördert und Räumungstransporte (Demontage von Anlagen) der Deutschen aus Italien werden begrenzt.

Der Transit wird zu keinem Zeitpunkt unterbrochen, obschon die Schweiz unter alliiertem Druck zahlreiche Regelungen zur Transitkontingentierung und zum Transitverbot erlassen muss. Erst im Februar 1945 kommt der Transitverkehr zum Erliegen, als der Grundsatz des freien Transits bereits aufgegeben worden ist.

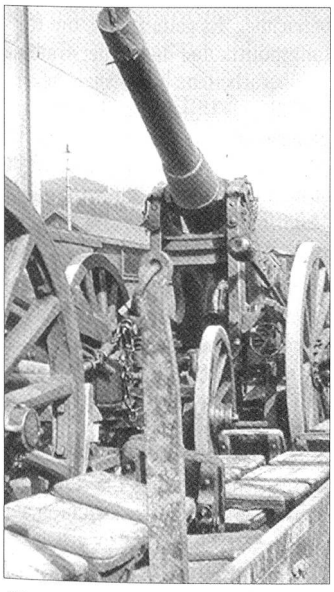
Selbstverständlich bedeutet der Transit für die SBB und BLS auch im kommerziellen Bereich höhere Einnahmen und letztlich eine Verbesserung ihrer Finanzlage. Nicht alle Einnahmen können jedoch eingetrieben werden; bei Kriegsende schulden die Kriegsparteien den Transportunternehmungen noch 89 Millionen Franken, für welche die Eidgenossenschaft gegenüber den Bahnen geradestehen muss.

Würdigung

Das schweizerische Schienennetz und insbesondere die Alpenbahnen sind für die Achsenmächte während des ganzen Krieges von grosser Bedeutung. Für Italien erweisen sich die deutschen Kohlelieferungen als lebenswichtig, das heisst Italien ist von seinem Achsenpartner

Deutschland abhängig. Gemäss Staatsvertrag betreffend die Gotthardbahn ist die Schweiz ihren Verpflichtungen nachgekommen und hat den Betrieb dieser Bahn gegen jede Unterbrechung sichergestellt. Die Schweiz steht während der Dauer des 2. Weltkrieges aber mit den Alliierten und der Achse im Dauerstreit über den Umfang und die Zusammensetzung der zu transitierenden Güter. Problematisch erweisen sich gemäss Haager Abkommen über die neutralen Mächte vor allem die «doppelt verwendbaren» Güter, solche für zivile und militärische Zwecke, wobei eine Unterscheidung schwierig vorzunehmen ist. Dass die zahlreichen plombierten Züge (vor allem geschlossene Güterwagen), welche die Schweiz durchqueren, zuwenig oder gar nicht kontrolliert werden, kann als Neutralitätsverletzung angesehen werden.

Im Übrigen hält die Schweiz als Neutraler an der Reziprozität auch im Transit durch die Schweiz fest, ebenso wie beim Aussenhandel mit den kriegführenden Mächten. Der Bundesrat lässt jedoch eine klare Transitpolitik vermissen und ist vielfach politisch unentschlossen; damit schadet er der Verteidigung der schweizerischen Interessen, ebenso wird die Verhandlungsposition bezüglich Gegenleistungen geschwächt. Die Transitpolitik der Schweiz im 2. Weltkrieg ist eine Gratwanderung wie in andern Bereichen auch, doch hat die Schweiz in diesem Bereich ihre Nützlichkeit beweisen können.



Güterzug mit schweren 12-cm-Kanonen./ Train de matériel avec canons lourds de 12 cm.

Schweizer Armee: Teilstreitkräfte bleiben

Der Bundesrat hat beschlossen, die beiden Teilstreitkräfte Heer und Luftwaffe als Organisationseinheiten des Verteidigungsbereichs im Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS nicht zusammenzulegen.

BERN –F.E. Die Beibehaltung der Teilstreitkräfte Heer und Luftwaffe bedeutet, dass sie zusammen mit der Höheren Kaderausbildung der Armee und dem Führungsstab der Armee dem Chef der Armee direkt unterstellte Organisationseinheiten bleiben. Sie sind zuständig für die Grundausbildung, die Grund- und die Einsatzbereitschaft sowie für die Einsätze der Armee. Diese Arbeitsteilung erlaubt einerseits eine Festigung der Armee XXI und des Entwicklungsschritts 08/11. Andererseits erleichtert sie dank überschaubarer Aufgabengebiete die Weiterentwicklung der Armee im Rahmen der Vorgaben des VBS.

Der Bundesrat hatte das VBS am 11. Mai beauftragt, die Aufhebung der Teilstreitkräfte zu prüfen. Hintergrund des Auftrags war die Suche nach Einsparpotenzialen. Die Zusammenlegung von Organisationseinheiten ermöglicht Einsparungen, wenn damit eine flachere Hierarchie möglich wird, keine allzu komplexen Aufgabenbündel entstehen und nicht andernorts zusätzliche Aufgabe anfallen.

Im Detail geprüft

Das VBS hat die Zukunft der Teilstreitkräfte bezogen auf die Prozesse und auch im Hinblick auf den Entwicklungsschritt 08/11 im Detail geprüft. Die Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile einer Zusammenlegung bzw. Beibehaltung der Teilstreitkräfte sprach mehrheitlich für die bisherige Lösung. Zumal auch mit der heutigen Struktur im Verteidigungsbereich ein Um- bzw. Abbau in den Führungs- und Supportprozessen erreicht werden kann.

Krankenkassenprämien werden sistiert

Wer mehr als 60 aufeinander folgende Tage Militär- oder Zivildienst leistet und dabei dem Bundesgesetz über die Militärversicherung (MVG) unterstellt ist, muss für die Dauer dieses Dienstes künftig ab dem ersten Diensttag keine Prämien für die obligatorische Krankenversicherung mehr bezahlen. Diese von ARMEE-LOGISTIK längst geforderte und nun vom Bundesrat beschlossene neue Regelung kommt vor allem Rekruten, Kaderanwärter und Zivildienstleistenden zugute.

BERN. – U.M. Mit der neuen Lösung wird ein für Dienstleistende unbefriedigender Zustand behoben. Die entsprechende Änderung der Verordnung über die Krankenversicherung (KVV, Artikel 10a) gilt für Dienste, die nach dem 30. Juni 2006 beginnen. Bisher hatten Rekruten, Kaderanwärterinnen und -anwärter und Zivildienstleistende ihrem Krankenversicherer nach Dienstende einen Nachweis über die Unterstellung unter das MVG zu erbringen. Darauf vergütete der Versicherer ihnen die für die obligatorische Krankenpflegeversicherung (Grundversicherung) bezahlten Prämien zurück.

Sistierung der Prämie rechtzeitig einleiten

Neu werden die Prämien der obligatorischen Krankenpflegeversicherung effektiv sistiert, wenn die Dienstleistenden die erforderlichen Meldungen an die Versicherer rechtzeitig erstatten. Die für den Dienst zuständigen Instanzen (militärische Schulkommandos respektive die Vollzugsstelle für den Zivildienst) informieren die betroffenen Dienstleistenden über das Verfahren und stellen sicher, dass die versicherten Personen ihrem Versicherer die erforderlichen Meldungen zustellen.

Als ersten Schritt muss künftig ein Dienstleistender, der für mehr als 60 Tage einrückt, eine Kopie seines Marschbefehls mindestens acht Wochen vor dem Einrücken seinem Krankenversicherer senden. Der Marschbefehl wird von den entsprechenden Informationen begleitet sein. So kann der Krankenversicherer die Sistierung der Prämie rechtzeitig einleiten. Trifft die Meldung weniger als acht Wochen vor Dienstbeginn beim Versicherer ein, erhebt er ab dem nächsten ihm möglichen Termin, aber spätestens acht Wochen nach der Meldung, keine Prämien. Für allfällige Zusatzversicherungen und Taggeldversicherungen sind die Prämien weiterhin geschuldet.

Über die weiteren Meldungen, die während des Dienstes dem Krankenversicherer zu erstatten sind, werden die Dienstleistenden nach dem Einrücken orientiert. Diese Meldungen informieren die Krankenversicherer über den effektiven Antritt des Dienstes sowie über allfällige Veränderungen der Dienstdauer.

Die Schul- und WK-Daten 2007 stehen fest

Die Armee hat die Dienstleistungsdaten für die Schulen und Kurse des kommenden Jahres festgelegt.

BERN. – -r./vbs. Die Daten sind im Internet unter «www.armee.ch/wk» abrufbar und kommen später wie gewohnt in die Informationsaushänge der Gemeinden. Ab Sommer 2007 beginnen die Rekrutenschulen eine Woche früher. Ab 2007 werden an den höheren Lehranstalten die Studiensemester nach dem Bologna-Modell neu geregelt. Aus Rücksicht auf die neuen Semesterstarts beginnen die Rekrutenschulen ab dem 2. Start 2007 (Anfang Juli) jeweils eine Woche früher. Weitere grössere Anpassungen ergeben sich wegen des Stationierungskonzeptes der Armee ab dem 3. RS-Start bei den Schulstandorten der Artillerie (Frauenfeld), der Infanterie (Bière) und der Führungsunterstützung (Liestal).

Unterstützung des deutschen Sicherheitsdispositivs

Die deutschen Sicherheitskräfte können während der Fussball-WM auf Unterstützung aus der Schweiz zählen. Gut 50 Schweizer Polizisten, Bahnpolizisten und Grenzwächter kommen auf Ersuchen der Verantwortlichen in Deutschland an verschiedenen Orten mit unterschiedlichen Aufträgen zum Einsatz. Diese Einsätze und gezielte Besuche werden wertvolle Erkenntnisse bringen, mit denen das Sicherheitskonzept für die EURO 2008 verfeinert wird.

BERN. – (fedpol) Mit dem Unterstützungs-Einsatz wird eine schweizerisch-deutsche Absichtserklärung in die Tat umgesetzt, die Anfang Mai unterzeichnet wurde. Gemeinsam mit den deutschen Verantwortlichen wurde in der Zwischenzeit geklärt, welche Einsätze wo nötig und möglich sind. Zum Einsatz kommen Angehörige verschiedener Polizeikorps, der Bahnpolizei, des Grenzwachtkorps (GWK) und des Bundesamtes für Polizei (fedpol).

Lage- und Operationszentrale in Bern

Das Bundeslagezentrum (BLZ) des Dienstes für Analyse und Prävention (DAP) von fedpol führt in Bern eine Lage- und Operationszentrale, die während der ganzen WM Verbindung zu den Lagezentren in Deutschland und weiteren Ländern hält. Die Schweiz trägt damit zur Lagebeurteilung im Bereich der allgemeinen Gefahren bei, aber auch zur Beurteilung der Lage bei den schweizerischen Fangruppen in Deutschland. Im BLZ wird dazu der Normalbetrieb verstärkt. Eine Verstärkung des Normalbetriebs erfolgt auch an den Landesgrenzen und an den Flughäfen.

Der Schweizer Polizeiattaché in Deutschland wird für die Dauer der WM beim Bundeskriminalamt als Verbindungsbeamter eingesetzt. Weitere Verbindungsbeamte werden bei der Zentralen Informationsstelle Sporteinsätze (ZIS) in Neuss stationiert, dem Pendant zur Schweizer Zentralstelle Hooliganismus (SZH), sowie bei der deutschen Bundespolizei (früher: Bundesgrenzschutz) in München. Zudem ist eine enge Zusammenarbeit mit der Schweizer Botschaft in Berlin und den Generalkonsulaten sowie mit dem schweizerischen Fussballverband sichergestellt.

Begleitung von Sonderzügen

Die Sonderzüge, mit denen schweizerische Fangruppen zu den Spielen der Schweizer Nationalmannschaft reisen, werden von Kantons- und Bahnpolizisten begleitet. Nötigenfalls werden auch Sonderzüge begleitet, mit denen ausländische Fans die Schweiz durchqueren.

Bis zum Ausscheiden der Schweiz unterstützen schweizerische szenekundige Beamte in Zivil, so genannte Spotter, die deutschen Kollegen. Rund um die Spieltage der Schweizer Mannschaft werden in Stadien, an Bahnhöfen und an Flughäfen auch uniformierte Beamte des Grenzwachtkorps und der Polizei präsent sein, Seite an Seite mit den deutschen Kollegen. Punktuell werden auch ausserhalb von Stadien, Bahnhöfen und Flughäfen uniformierte Beamte aus der Schweiz zum Einsatz kommen, ebenso spezialisierte Taschendiebstahlfahnder in Zivil.

Die Tatsache, dass die WM 2006 in unmittelbarer Nähe der Schweiz stattfindet, bietet den Schweizer Sicherheitskräften zudem die Chance, als Beobachter mit gezielten Besuchen Einblick in die Arbeit der deutschen Kollegen zu nehmen. Die Erfahrungen, die bei diesen Besuchen und bei den Einsätzen anfallen, werden direkt in die Vorbereitungen für die EURO 2008 einfliessen, die entsprechenden Planungen können verfeinert werden.

Hinweise und wichtige Informationen der Schweizerischen Vertretungen in Deutschland unter: www.eda.admin.ch/germany_all/de/home/worldcup.html

In Kürze

Zivilschutz

Wer anderthalbmal so lang als der Militärdienst Zivildienst leisten will, erbringt den «Tatbeweis», dass es ihm ernst ist. Das glaubt auch die zuständige Ständeratskommission – und mag trotzdem noch nicht entscheiden.

Ruag behalten

Der Bund will die Besitzstruktur beim bundeseigenen Technologiekonzern Ruag vorerst nicht öffnen. Bundesrat Samuel Schmid hat an der Generalversammlung des Unternehmens den bisherigen Kurs bestätigt und eine Öffnung des Aktionariats zum jetzigen Zeitpunkt als verfrüht bezeichnet. Es gelte zuerst, die Rüstungspolitik und die Eignerstrategie zu überarbeiten, bevor man gegenbenfalls eine Diskussion über die Frage einer erweiterten Eignerstruktur führe.

Munitionsrückstände

Der Nationalrat will den internationalen Schutz vor explosiven Kriegsmunitions-Rückständen verstärken. Ohne Gegenstimme stimmte er der Ratifikation eines Zusatzprotokolls zum internationalen Waffenübereinkommen zu.

Dieses sieht vor, dass die Vertragsstaaten Munitionsrückstände auf ihrem Territorium entsorgen müssen. Sie erhalten dabei finanzielle Unterstützung von jenen Staaten, welche die Munition eingesetzt haben.