

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

Band: 69=89 (1923)

Heft: 4

Artikel: Die Bedeutung der Schweiz im Weltkrieg : gewürdigt von den Alliierten
und den Mittelmächten (Fortsetzung)

Autor: Frey, H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2563>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

Die Bedeutung der Schweiz im Weltkrieg

gewürdigt von den Alliierten und
den Mittelmächten.

Vortrag,

gehalten in der Offiziersgesellschaft der Stadt Bern von
Oberst H. Frey.

(Fortsetzung.)

III.

Und nun die Durchführbarkeit des Sprunges deutscher Armeen über die Alpen an den Po mit Anlauf etwa vom Rheine und Bodensee weg. Wie stehts damit? Man muß das prüfen, da doch die Möglichkeit, den Sprung zu tun, behauptet wird.

Die Zeit für die Ausführung des Sprungs bestimmt sein Gelingen, und sie selbst wird bestimmt von den Kräften und dem von ihnen zu überwindenden Weg und seinen Hindernissen.

3—4 deutsche Divisionen hätten in je 24 Stunden nach der einen oder auch in je 48 Stunden nach der anderen Anschauung südlich des Langen- und des Luganersees eintreffen sollen, schreibt Capitaine Kuntz.

Nach ihm braucht es für den Transport einer deutschen Division auf der Brennerbahn 80 Züge zu 70 Achsen. Das übertragen auf Gotthard- und Lötschberg-Simplonbahn ergibt für den Transport von 3 Divisionen 240 Vollzüge im ganzen und ungefähr verteilt nach Leistungsfähigkeit, 160 Züge für die Gotthardlinie und 80 Züge für Lötschberg-Simplon als der einspurigen Linie.

Sollen diese Züge innerhalb 24 Stunden im Ausladerraum eintreffen, so ist eine Zugfolge von sechs Zügen jede Stunde für die Gotthardbahn und drei Zügen für die Lötschberg-Simplonbahn notwendig, oder, die Züge hätten in Abständen von 10' und 20' zu fahren. Diese Leistungen wären viel zu groß.

Wer führte die Züge über das unterworfenen schweizerische Gebiet? Schweizerische Eisenbahner? Nicht daran zu denken! Dem deutschen Personal aber waren die Strecken unbekannt. Wo kamen die Lokomotiven her für den Vorspann der Züge auf unsern Bergstrecken? Es ist wohl nicht nötig, alle technischen Schwierigkeiten anzuführen, die dem Transport einer Armee auf der Gotthardbahn und der Lötschberg-Simplonlinie entgegenstanden.

Nimmt man noch an, die feindliche Bevölkerung der Po-Ebene und Territorialtruppen hätten Strecken und Bahnhöfe im Ausladerraum zerstört, so darf man sagen: die drei bis vier Divisionen wären in 24 Stunden nie dort angekommen, wo man sie haben wollte. Deutschen Massen konnte ein Ueberfall auf die Italiener auf diese Weise nicht gelingen.

Schon aus den bis jetzt angeführten Gründen halten wir die Erwägung, wie sie Capitaine Kuntz uns berichtet, für unzutreffend, und eine Operation Deutscher quer durch unser Land über die Alpen für unwahrscheinlich.

Das war schon in den Jahren 1915—1918 zu erkennen, als jene Erwägungen angestellt wurden.

Jetzt weiß man ferner: den Deutschen fehlten die Divisionen, um sie zusammen mit den Oesterreichern in Italien im Vorstoß von Trient her einzusetzen. Und sie hielten die Operation nicht für kriegsentscheidend und darum für wertlos. So ist es auch zu lesen bei Hindenburg.¹³⁾

Doch haben auch die Deutschen unser Land in ihren strategischen Erwägungen in Rechnung gesetzt. Aber, so viel man bis jetzt weiß, nur in der Zeit vor dem Krieg und für die Operationen gegen Frankreich. Man liest darüber in General von Kuhl: „Der deutsche Generalstab in Vorbereitung und Durchführung des Weltkrieges“, Kapitel über die Entstehung des Planes zum Aufmarsch der deutschen Heere im Zweifrontenkrieg.

Der alte Feldmarschall Moltke wollte gegen die Franzosen sich verteidigen, dafür aber die Russen angreifen. Dabei hielt er eine Umgehung der deutschen Stellung durch die Franzosen und über das Gebiet der Schweiz für unwahrscheinlich.¹⁴⁾

Im Laufe der Jahre, als die Wehrverhältnisse sich in Deutschland, Frankreich und Rußland änderten, schien es günstiger, im Westen anzugreifen. Dabei drängte sich die Umfassung der französischen Front auf. „Auf dem Südflügel gelingend, wurde die strategische Auswirkung solcher Umfassung leichter und schneller: der Feind wurde von seinem Hinterlande ab nach Norden, vielleicht auf belgisches Gebiet gedrängt . . . Aber man hatte zunächst den nicht zu unterschätzenden Widerstand eines zur Wahrung seiner Rechte entschlossenen, kriegerisch veranlagten Volkes zu brechen und dann unter äußerst schwierigen Geländebedingungen den stark befestigten Jura zu überschreiten.“ Diese nur theoretische Lösung verwarf Feldmarschall Schlieffen.¹⁵⁾

Seinem endgiltigen Plane, der Umfassung der französischen Front quer durch Belgien, konnten die Franzosen antworten, mit einem Vorgehen quer durch die Schweiz nach Süddeutschland. Schlieffen¹⁶⁾ hielt das für unwahrscheinlich. Immerhin entstanden damals von 1901 an, im Zusammenhang mit diesen Plänen, die deutschen Befestigungen auf den Tüllinger Höhen.

Erwägungen und Pläne, entstanden im Frieden, ertragen die Stöße des Krieges nicht allzulange. Die Lage konnte die Deutschen

¹³⁾ Hindenburg. p. 224.

¹⁴⁾ v. Kuhl. p. 157.

¹⁵⁾ v. W. Förster, 1. Teil, p. 13.

¹⁶⁾ v. Kuhl. p. 169.

zwingen, trotz unserer Armee und unserem Gelände bei uns einzubrechen, Frankreichs Front südlich zu umfassen.

Von dieser Absicht hörte man und las es in den Zeitungen im Spätjahr 1916, 1917 und im Frühjahr 1918 vor Beginn der deutschen Offensive. Etwa 600,000 bis 800,000 Mann, nach einer französischen Quelle, seien da zu erwarten. Sie kämen über das 90 km lange Grenzstück zwischen Basel und Schaffhausen, vielleicht auch von Konstanz, St. Margarethen und sogar von Sargans her, marschierend und, wie gesagt worden ist, unser wehrloses Land durcheilend auf Automobilen und Panzerzügen. Wieder galt es zu überraschen: unsere Armee zuerst und dann die Franzosen. Ohne dies hätte man wohl statt die französische Flanke einen zurückgebogenen Flügel im Jura getroffen, oder, mitten durch die Schweiz, die Verlängerung der Westfront. Im letzteren Falle wieder keine rasche Entscheidung. Im ersteren Falle war sie nur zu erreichen durch eine Richtungsänderung von Nordsüd gegen Südwesten. Keine leichte Sache auf den Straßen unseres Landes und dem Gelände im Jura. Der äußere schwenkende Flügel der Deutschen mußte dabei besonders stark sein; denn von Lyon-Pontarlier her wurde er bedroht. Und je vollkommener das Einschwenken gelang, umso größer die Bedrohung, nicht nur von Lyon, sondern von den Alpen her. Da stand an den Ausgängen der Pässe unsere Armee, also im Rücken der Deutschen, und konnten Alliierte eintreffen.

Wenn im Hauptquartier der französischen Armee der möglichen Umfang des Südflügels der Westfront stetsfort Bedeutung beigegeben wurde, so geschah das aus Vorsicht. Und dazu gehörte auch die Aufstellung eines besonderen Armeekommandos, dem die Vorbereitung und die Führung der Parade im Falle jener Operation quer durch die Schweiz übertragen war. Auch war es zweckmäßig, daß dieses Armeekommando, General Foch, durch seinen Stabschef, General Weygand, Verbindung nahm mit dem Armeekommando unseres Landes, im operativen Vorfeld der Südflanke der Westfront.

V.

Je nach dem Verlauf der Ereignisse im Vorfeld gestaltete sich die Parade.

Was war hiefür bei den Alliierten vorbereitet? Darüber berichten der Oberst Le Hénaff¹⁷⁾, der Kommandant Doumenc¹⁸⁾ in den erwähnten Schriften.

Seit dem Winter 1915/1916 prüfte man im französischen Hauptquartier die Abwehrmaßnahmen gegen die Folgen eines Einbruchs Deutscher in die Schweiz. Es galt, genügend Truppen in nützlicher Frist an die schweizerisch-französische Grenze zu bringen. Auf fünf

¹⁷⁾ Le Hénaff op. cit. p. 108.

¹⁸⁾ Doumenc op. cit. p.

Transportlinien sollte das geschehen, über Belfort, Besançon, Dôle, Dijon und Lyon. Zwischen diesen Punkten und der Landesgrenze hatten die Truppen auszuladen und aufzumarschieren. Drei Armeen sollten sie bilden, zusammen die „Groupe d'Armée d'Helvétie“. Ihre Endetappen: Dôle, Dijon und Lyon. Auf ihre Stärke läßt einigermaßen schließen die Zahl der zu ihrer Beförderung notwendigen Züge, nämlich 1800; mit 1815 Zügen wurde vom 28. Oktober bis 31. Dezember 1917 die X. Armee aus Frankreich nach Italien geführt, bestehend aus sechs französischen und vier englischen Divisionen und den dazu gehörenden Armeetruppen. Davon waren 1287 Truppenzüge, 332 Materialzüge, 196 Munitionszüge.

So viel mindestens hätten die Alliierten wohl zur Abwehr eines deutschen Einfalls, in unser Land eingesetzt.

Jene Transporte konnten, gerechnet von dem ersten Alarm weg, ausgeführt werden in 11 Tagen, wenn dann die Deckungstruppen schon transportiert waren, in 16½ Tagen aber im anderen Fall.

Schon in diesem ersten Entwurfe des Planes H (H als Anfangsbuchstabe von „Helvétie“) wurde der Auslad der Transporte auf schweizerischem Gebiet geprüft. Man hatte in Frankreich über unsere Bahnen damals keine genügenden Angaben. Aber es war bekannt, daß französische Militärszüge mit ihrem Gewicht von 500 T. und ihrer Länge auf unserem Netz nicht ohne weiteres geführt werden konnten.

Schweizerisches Gebiet wollte man nur betreten, wenn die Deutschen die schweizerische Neutralität verletzen sollten. Und daß dann die französische Armée d'Helvétie nur von uns aufgefordert ins Land kommen sollte, war der Wille der schweizerischen leitenden Behörden.

Der Angriff der Deutschen auf Verdun und die Schlachten an der Somme brachten diese Pläne zur Ruhe bis zum Winter 1916/17. Dann hatte der General Foch sie weiter auszuarbeiten, unter der Hypothese, die Deutschen würden von schweizerischem Gebiet aus Frankreich oder Italien angreifen unter Verletzung unserer Neutralität. Dabei konnte es notwendig werden, Truppen sowohl nach der Schweiz als nach Italien zu werfen.

Es blieb bei den drei Armeen der Groupe d'Helvétie, die hießen: Armée de Belfort, Armée du Jura, Armée de Genève.

Im allgemeinen auf den gleichen Linien wie im Winter 1915/16 waren diese Armeen an unsere Grenze zu bringen. Am raschesten die Armée de Belfort, wohl ihrer ersten Aufgabe wegen. Die war: zusammen mit der schweizerischen Armee die Rangiers und die dortigen Straßenknoten zu halten. Bis zum Hauenstein hätte sich vermutlich diese Armee ausgedehnt. Verlor man die Rangiers und den Hauenstein an die Deutschen, dann war die Vereinigung der schweizerischen und der französischen Armee nicht mehr so weit vorne zu bewerkstelligen.

Ganz besonders wichtig war der Besitz der Rangiers. Nicht nur ihrer Straßen wegen, sondern weil man von ihnen aus bis weit in die Freiberge hinein die Zugänge zum Doubs beherrscht. Hauenstein-Rangiers war der linke Flügel einer Armeestellung, deren rechter Flügel bei Luzern sich an die Alpen anlehnte.

Dieser im Januar 1917 beendigte Plan sah Lager von Geniematerial vor in St. Hypolite, also in nächster Nähe der Rangiers, in Morteau und Pontarlier.

Als Deckungstruppen waren bezeichnet je eine Division in der Gegend von Belfort, im Lager von Valdahon und in dem von Valbonne. Von da aus konnten sie die wichtigen Grenzorte besetzen, so La Chaux-de-Fonds, Neuenburg, Lausanne, Genf.

Wichtig war die Zusammensetzung der Militärzüge. Ein Zug bestand für die Fahrt auf dem französischen Netz aus je 50 Fahrzeugen. Beim Uebergang auf das weniger leistungsfähige schweizerische Netz konnte er geteilt werden. So mochte es gelingen, auch die schwierigen Teile unseres Eisenbahnnetzes mit seinen wenig leistungsfähigen Bahnhöfen bei einem Massentransport französischer Truppen zu benutzen.

Im Verlaufe des Jahres 1917 erfuhr der Plan H verschiedene Aenderungen. Der Auslad französischer Truppen in der Schweiz wurde geregelt. „D'autre part . . . d'accord avec le Gouvernement Suisse, le prolongement des divers courants sur le réseau suisse fut établi avec plus de sûreté“.¹⁹⁾ Es wurden hiefür die Ausladräume bezeichnet und Kommissionen vorgesehen zur Regelung des Uebergangs der französischen Züge auf unser Netz und für den Auslad.

Als dann nach dem Zusammenbruch Rußlands die Zentralmächte aus dem Osten, wie schon geschildert, zahlreiche Divisionen frei erhielten zur Verwendung auf anderen Kriegsschauplätzen und ganz besonders an der Westfront, da wurde beabsichtigt, Divisionen auch aus Italien heranzuführen, zunächst nur über den Simplon mit einer Zugsfolge von 10 Zügen in 24 Stunden.

So waren Transport und Aufmarsch nach dem Plan H geordnet für folgende Fälle:

die Schweiz ist, wenn ihr Gebiet verletzt wird, Frankreich günstig gesinnt; Auslad und Aufmarsch fanden in der Schweiz und in Frankreich statt je nach den Befehlen des Oberkommandos.

Blieb die Schweiz zunächst neutral, dann fand der ganze Aufmarsch in Frankreich statt.

War die Schweiz Frankreich feindlich gesinnt, dann fuhren unter dem Schutze von Deckungstruppen die französischen Transporte über unsere Landesgrenze.

Wie? Dafür hatte der französische Automobildienst zu sorgen.²⁰⁾

¹⁹⁾ de Hénaff, p. 111.

²⁰⁾ Doumenc, p. 169—171.

Er hatte die Infanterie der vier oben erwähnten Divisionen zur Deckung des Aufmarsches von Valdahon, Dijon und von Lyon her mit 3600 Camions in 4 Tagen auf die Linie Lausanne-La Chaux-de-fonds zu bringen. Mit der Infanterie wäre die Artillerie dieser Divisionen eingetroffen, teils durch Bahntransporte, teils durch Fußmarsch.

Auch diese Transporte wurden vorbereitet und die Straßen erkundet; wenn die Transporte mit Automobilen im Winter zur Ausführung kamen, waren die Straßen im Jura zu öffnen auf mindestens 4 m Breite. Schneepflüge, von Automobilen bewegt, sollten dabei helfen.

Auch der Unterhalt der Straßen wurde vorbereitet, ebenso die Straßenbewachung, die Straßenbezeichnungen ergänzt, um Stockungen vorzubeugen, und endlich regelten Fahrpläne den Verkehr von den Einladeplätzen zum Auslad.

Mindestens 8 m Radius mußten die Straßenkehren haben, größere Steigungen war dem Fahren in Kolonnen hinderlich. Und sollte der Verkehr auf ein und derselben Straße in beiden Richtungen geleitet werden, so waren Straßenbreiten von mindestens 8 m nötig. Wohl die meisten Straßen eigneten sich dazu nicht. Die Automobil-Kolonnen durften also für Hin- und Rückfahrt nicht die gleichen Straßen benutzen; man fuhr dann auf Straßenschleifen.

Im Rahmen des Planes H erfuhren selbstverständlich auch diese Vorbereitungen Änderungen. Im Frühjahr 1918 waren nicht mehr 3600 Camions, sondern 6000 Camions bestimmt, um nicht 4, sondern 6 Deckungs-Divisionen an die neue Front in der Schweiz zu bringen. Wie viele wohl hätten sich dahinter entfaltet? In welchem Zustand hätten sich nach kurzer Zeit unsere Straßen befunden? In einem sehr schlechten. Aber man hatte im Kriege gelernt, bei größtem Verkehr schlechte Straßen fahrbar zu erhalten. Wir haben gesehen, wie Frauen in ihren Rockschoßen und in Körben die Steine und Trümmer ihrer zerstörten Häuser auf die Straßen trugen, um Schlaglöcher damit auszufüllen. Unsere Dörfler wären im Ernstfalle bald gezwungen worden, ähnliches zu tun.

Nochmals wurden die Vorbereitungen für Transport und Aufmarsch der Armée d'Helvétie der sich entwickelnden Lage angepaßt, als die Deutschen zum Endkampf sich zu rüsten schienen. So entstand im Januar 1918 der Plan H. Nach ihm sollten 3—4 alliierte, in Italien stehende Divisionen, worunter wenigstens eine englische, bei den Operationen der Groupe d'Armée d'Helvétie mitwirken. Die englische Division, aus der Gegend von Castelfranco kommend, hatte, über den Gotthard fahrend, auszuladen zwischen Flüelen und Luzern. Ihre Aufgabe war, die Gotthardbahn zu sichern. Ueber den Simplon kamen französische Truppen, in Brig sich teilend, mit einer Division über den Lötschberg in die Gegend südöstlich Bern, mit einer anderen Division über Vevey in die Gegend östlich von Lausanne.

Brauchte man auch die vierte der genannten Divisionen, so kam sie über den Mont Cenis nach Thonon und Evian.

Ueberblickt man diese verschiedenen Phasen des Planes H und prüft man seine Durchführbarkeit, so sieht man ein, daß er wohl gelingen konnte, wenn wir bei seiner Ausführung mithalfen.

(Schluß folgt.)

Ueber die Ausbildung in den letzten Wiederholungskursen.

Von Hauptmann *H. Straehl*, Kdt. Füs.-Kp. III/55, Aarburg.

In Nr. 26 1922 der „Allg. Schweiz. Militärzeitung“ greift Herr Lieutenant Max Sutter, Kp. I/56 einige Momente der Ausbildung in den letzten Wiederholungskursen heraus, die seiner Ansicht nach im Sinne einer Umgestaltung und Verbesserung näher betrachtet werden sollten. Ich gehe mit dem Verfasser ohne weiteres darin einig, daß die Zeit für eine ersprießliche Wiederholung und Ausdehnung der Rekrutenschulung während den 13tägigen Kursen knapp bemessen ist. Daß es dem Offizier schwer fällt, aus dem Zivilleben heraus gleich als Lehrer auftreten zu müssen, ist ebenfalls unbestreitbar. Es ist das eine Frage, die meines Wissens schon seit längerer Zeit unsere höheren Kommandostellen beschäftigt, und es wird ohne Zweifel früher oder später die Notwendigkeit sich ergeben, auch die subalternen Offiziere in taktischen Kursen auf die Wiederholungskurse vorzubereiten. Ich kann mich allerdings der Bemerkung nicht enthalten, daß es dem pflichtgetreuen, jungen Zugführer auch unter den bestehenden Verhältnissen möglich ist, seiner militärischen Aufgabe im Zivilleben gerecht zu werden. Einmal stehen ihm in allen größeren Ortschaften die Organisationen der Offiziersgesellschaften zur Verfügung, und im weitern wird er sich durch eifriges Studium der einschlägigen Literatur stets auf dem Laufenden halten können. Unsere Kommandostellen, bis hinunter zum Kompagnie-Kommandanten, haben es sich ja bereits seit langem angelegen sein lassen, ihre Untergebenen auf wichtige Neuerscheinungen in der militärischen Literatur aufmerksam zu machen und ihnen sogar hin und wieder besonders nützliche Anleitungen zuzustellen.

Herr Lieutenant Sutter hat recht, wenn er schreibt, daß heutzutage der Zugführer nicht nur ein munterer Draufgänger sein darf. Auf der andern Seite aber soll sich der junge Offizier seine Aufgabe nicht allzu schwierig vorstellen. Ein bißchen gesunder Menschenverstand, gutes Verständnis für seine Untergebenen, Kenntnis der wichtigsten taktischen Grundsätze, wie sie der Weltkrieg hervorgebracht hat, und dann vor allem aus eine flotte Dienstauf-