

Strategische Bedeutung der Eisenbahn

Autor(en): **Hess, Andreas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **97 (2022)**

Heft 11

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1045847>

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.

Strategische Bedeutung der Eisenbahn

Die Eisenbahnen haben seit ihrem Bestehen für die Streitkräfte der jeweiligen Länder eine strategisch hohe Bedeutung und erfüllen wichtige logistische Aufgaben und Funktionen. So auch in der Schweiz. Aus der sehr umfangreichen und reichhaltigen Geschichte des militärischen Eisenbahnwesens haben wir Beispiele dazu ausgewählt.

Fachob Andreas Hess, Stv. Chefredaktor



Bild: Wikimedia

Im Sezessionskrieg spielten Eisenbahntransporte erstmals eine strategisch wichtige Rolle. Hier im Bild: Truppen der Union zerstören die Eisenbahninfrastruktur des Gegners.

Im amerikanischen Sezessionskrieg von 1861 bis 1865 machten sich die Kriegsparteien, die Konföderierten (Süd)Staaten und die Unionsstaaten die Eisenbahnen zu ihrem Nutzen. Die Nordstaaten unterstellten sämtliche Eisenbahnstrecken General George B. McClellan. Er erhielt über die Eisenbahnen uneingeschränkte Vollmachten. Ursprünglich aus einem zumeist

aus Soldaten bestehenden Konstruktionskorps, wurde ein militärisch organisiertes Korps gebildet.

Im Verlauf des Krieges wuchsen die Einheiten der Eisenbahntruppen auf bis zu 25 000 Mann an. Diese Einheiten waren in Bauabteilungen für Strecken- und Brückenbau und in Betriebsabteilungen gegliedert.

Zu den Aufgaben der Bauabteilungen gehörte der Bau neuer Linien, die Instandstellung beschädigter oder zerstörter Bahnanlagen oder die taktische Zerstörung gegnerischer und eigener Bahnanlagen. Für die Beschaffung und Einsatz der Bahnbetriebsmittel und den eigentlichen Bahnbetriebsdienst waren die Betriebsabteilungen zuständig. Die Eisenbahnen der amerikanischen Kriegsparteien übten einen grossen, wenn nicht entscheidenden Einfluss auf den Kriegsverlauf aus. Auf Grund dieses Erkenntnis wurden wenige Jahre später auch in europäischen Staaten militärische Eisenbahnformationen gebildet.

Von Preussen bis DDR

Die Königlich-Preussische Militäreisenbahn wurde 1875 gegründet und war die kleinste der preussischen Staatsbahnen. Die Bahnstrecke verlief von der Gemeinde Schöneberg, damals ausserhalb Berlins gelegen via Zossen, Wünsdorf zum grossen Artillerieschiessplatz und Heeresversuchsanstalt Kummersdorf Gut südlich Berlins gelegen. 1897 wurde die Bahnstrecke bis Jüterbog verlängert. Die Strecke wurde durch das Militär gebaut und betrieben, die Streckenlänge betrug bei Eröffnung der Bahn 45 km.

Mit dem Bau dieser Bahnstrecke wurden wichtige militärische Anlagen und Übungsgelände direkt miteinander verbunden. Die Bahnstrecke behielt nach dem Krieg bis zum Fall der Mauer ihre wichtige strategische Bedeutung, für die DDR und die Sowjetunion.

Isonzo: Aufmarsch per Bahn

Für den Aufmarsch des österreichisch-ungarischen Heeres zur Isonzo-Schlacht 1917 standen 5-6 Wochen zur Verfügung. Aus dem Osten der Donau-Monarchie und von der Westfront gegen Frankreich mussten Truppen sowie der gesamte Bedarf an Verpflegung, Material, Munition herangeführt werden.

Der Aufwand des Militäreisenbahnwesens von der Bereitstellung des Rollmaterials über die Planung und Umsetzung des Personaleinsatzes bis hin zur Erstellung der Fahrpläne war enorm: Eingesetzt wurden insgesamt 2400 Militäreisenbahnzüge. Davon waren 870 Züge für die Truppentransporte und 1530 Züge für die Material-, Munitions- und Lebensmittelzüge.

Für die grossen Truppenaufmärsche im Westen wie im Osten wurden die Streitkräfte per Bahn an die Fronten verlegt. Eingesetzt wurden rund 2500 Lokomotiven und etwa 100 000 Eisenbahnwaggons. Für den Transport von 1 Million Artilleriegranaten wurden 2000 Bahnwaggons eingesetzt.

Abzug aus Deutschland

Nach dem Fall der Mauer 1989 mussten aus der ehemaligen DDR rund 337 800 Angehörige der Westgruppe der Truppen, WGT, bis 1988 als Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte im Westen GSSD bezeichnet, sowie deren rund 208 400 Familienangehörige und Zivilpersonen zurück nach Russland zurückverlegt werden.

Diese mehrere Jahre dauernde Truppenverlegung gilt als die grösste in Friedenszeiten.

Die meisten dieser Transporte wurden per Bahn abgewickelt. Entweder mit direkt nach Russland laufenden Zügen oder dann über den Fährhafen Mukran auf Rügen. Dieser Fährhafen verfügt über die Möglichkeit, Eisenbahnwaggons direkt auf die Fährschiffe zu verladen und in den Bestimmungshäfen an der Ostsee zu entladen und direkt dem Bahnnetz zuzuführen.

Unter anderem wurden 4288 Kampfpanzer, 3682 Artilleriesysteme 2,75 Mio. Tonnen Material, darunter 670 000 Tonnen Munition nach Russland sowie die ganze persönliche Habe der Soldaten und ihrer Familien zurückverlegt.

Ab dem Bahnhöfen Wünsdorf verkehrten während der Besatzungszeit ab 1945 bis zum definitiven Abzug der WGT am 31. August 1994 täglich direkte Militäzüge nach Moskau. Dazu wurden auf

den entsprechenden Bahnstrecken das Normalspurgleis mit einem zusätzliche, dritten Breitspurgleis versehen. So konnten die Breitspurwaggons der sowjetischen Staatsbahnen ohne aufwändiges Umspurieren an den Grenzbahnhöfen direkt weiterfahren.

Strategische Bedeutung der Bahn


Das Schweizer Eisenbahnnetz mit seinen 5751 km Länge ist bezogen auf die Fläche unseres Landes das dichteste Bahnnetz der Welt. Die Normalspur misst 3846 km oder 78% des Bahnnetzes, die Schmalspurstrecken messen rund 1500 km. Rund 600 Bahnhöfe und Haltestellen betreiben und unterhalten die SBB, etwas über 1000 die übrigen Bahnen der Schweiz. Als Nord-Süd-Transitachse mit den Basistunnels am Gotthard und Lötschberg ist das Bahnnetz der Schweiz seit je her auch strategisch von hoher Bedeutung.

Die Armee nutzt das Schienennetz primär für den Transport von gepanzerten Fahrzeugen, Material, Waffen und die Verlegung von Truppen in ihre zugewiesenen Räume oder für die Urlaubstransporte der Truppe an den Wochenenden.

Infrastruktur

Voraussetzungen für die militärischen Bahntransporte ist eine entsprechende Infrastruktur der Bahnhöfe und Gleisanlagen zum sicheren Be- und Entladen von Fahrzeugen, Waffen, Munition, Material und Gerät sowie Truppen.

Zu den Voraussetzungen für die Bahntransporte gehören ein entsprechender Bereitstellungsraum, die Gleislänge für die eingesetzten Züge, Rampen, die Umsetzung und Einhaltung der umfangreichen Sicherheitsvorschriften und weite-

res mehr. Dafür ist der Fachbereich Militärischenbahndienst im Kommando Operationen zuständig. 

Dienstpflichtbefreiung

Angestellte der Bahnunternehmen, welche für unentbehrliche Arbeiten wie die Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs eingesetzt werden, sind vom Militärdienst befreit.

Das Bundesgesetz über die Armee und die Militärverwaltung, kurz Militärgesetz, regelt in Artikel 18 abschliessend die Dienstbefreiung für unentbehrliche Arbeiten.

Für die Dauer ihres Amtes oder ihrer Anstellung werden gemäss Buchstabe h von der Militärdienstpflicht befreit: Angestellte der Postdienste, der vom Bund konzessionierten Transportunternehmen sowie der Verwaltung, die in ausserordentlichen Lagen für den Sicherheitsverbund Schweiz unentbehrlich sind.

Gestützt auf diesen Artikel schreibt die Verordnung über die Militärdienstpflicht, welche Personen konkret vom Militärdienst befreit sind: Angestellte aller vom Bund konzessionierten Transportunternehmen der Eisenbahn-, Seilbahn-, Trolleybus-, Autobus- und Schifffahrtsunternehmen sowie Angestellte von Eisenbahnunternehmen, die auf der Grundlage einer schweizerischen Netzzugangsbewilligung nach Artikel 8c Absatz 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 für die wirtschaftliche Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern regelmässig Dienstleistungen im Güterverkehr erbringen und die für die Erfüllung der Leistungsaufträge der konzessionierten Transportunternehmen unentbehrlich sind; der Ausflugsverkehr fällt für die Beurteilung der Leistungsaufträge ausser Betracht;

Hauptberuflichkeit liegt vor, wenn die militärdienstpflichtige Person in einem mindestens auf ein Jahr abgeschlossenen befristeten oder in einem unbefristeten Arbeitsvertragsverhältnis steht und die unentbehrliche Tätigkeit durchschnittlich mindestens 35 Stunden in der Woche ausgeübt werden muss.

Die Kriegsschleife bei Aarburg

General Guisan erkannte, dass der Bahnhof Olten einer der gefährdetsten Punkte des Schweizerischen Eisenbahnnetzes war. Guisan ordnete an, dass der Bahnhof Olten südlich umfahren werden sollte. Dafür wurde bei Aarburg eine sogenannte «Kriegsschleife» vorgesehen. Auf diese Weise konnte der Bahnhof Olten von Luzern her Richtung Bern über diese Schleife umfah-

ren werden. Die Strecke wurde jedoch bis 2004 nie in Betrieb genommen. Sie diente im Abschnitt bei Aarburg als Abstellgleis, die Weiche bei Rothrist lag neben dem Trasse einbaubereit. Erst mit Inbetriebnahme des Bahn-2000-Projektes im Jahre 2004 wurde die «Kriegsschleife» für die direkten Züge Luzern - Bern in Betrieb genommen.