Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 22 (1949)

Heft: 5

Artikel: Die Transportleistungen der schweiz. Eisenbahnen im Weltkrieg

Autor: Fritschi, Oscar

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-516941

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: 17.07.2025

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

Das allgemeine Kennzeichen der Angehörigen des Hilfsdienstes ist ein besonderes HD-Oberarmabzeichen, bestehend aus einem auf der Spitze stehenden, rechtwinkligen und gleichschenkligen Dreieck mit 60 mm Schenkellänge, in blauer Farbe, mit quadratischem Schweizerwappen von 20 mm Seitenlänge. Dieses Abzeichen wird von allen uniformierten männlichen Angehörigen des Hilfsdienstes am linken Oberarm getragen. (Die in Formationen des Territorialdienstes eingeteilten Angehörigen des Hilfsdienstes tragen das HD-Oberarmabzeichen in orange Farbe.)

Die HD-Ärzte, -Zahnärzte, -Apotheker und -Veterinäre, sowie weitere vom eidgenössischen Militärdepartement zu bezeichnende HD-Funktionäre sind berechtigt, Offiziersuniformen ohne Gradabzeichen zu tragen. Dazu tragen die dem Armee-Sanitäts- und -Veterinärdienst zugeteilten Angehörigen des Hilfsdienstes auf dem linken Oberarm die Abzeichen der Offiziere des Armee-Sanitäts- und -Veterinärdienstes.

Alle uniformierten Angehörigen des Hilfsdienstes, die Kommandobefugnisse ausüben, tragen auf dem linken Oberarm unter dem allgemeinen HD-Oberarmabzeichen Funktionsabzeichen. Sie bestehen in nach oben offenen Winkeln mit rechtwinklig zu einander stehenden, 30 mm langen Schenkeln aus 9 mm breiter weißer Tresse mit schwarzem Rand, das ganze Abzeichen allseitig eingefaßt mit einer 3 mm breiten dunkelgoldfarbigen, geflochtenen Tresse oder in schräg von links nach rechts aufwärts verlaufenden 9 mm breiten und 45 mm langen weißen Tressen mit schwarzem Rand.

Es tragen:

Kommandanten von Abteilungen mit mehreren Detachementen usw.: (Funktionsstufe 1): 3 Winkel

Kommandanten größerer Detachemente usw. (Funktionsstufe 2): 2 Winkel

Kommandanten von kleinen Detachementen oder von Untergruppen größerer Detachemente usw. (Funktionsstufe 3): 1 Winkel

Dienstführer, Rechnungsführer usw. (Funktionsstufe 4): 2 Tressen

Gruppenführer usw. (Funktionsstufe 5): 1 Tresse.

Die Bekleidung und die Abzeichen der Angehörigen des Frauenhilfsdienstes werden durch das eidgenössische Militärdepartement festgelegt.

Die Transportleistungen der schweiz. Eisenbahnen im Weltkrieg

Zu dem in der Februar-Nummer des „Fourier" von Hptm. M. Strauß veröffentlichten Artikel über „Die Eisenbahnen als Transportmittel im Kriege" macht uns Fourier Oscar Fritschi, Winterthur, darauf aufmerksam, daß er in der Ausgabe vom 31. Oktober 1948 des „Schweizer Soldat" ebenfalls auf dieses Problem hingewiesen habe. Wir erfüllen dem Verfasser gerne seinen Wunsch und bringen nachstehend seinen Aufsatz zum Abdruck:

Begründungen:

Die Frage nach dem Warum und Weshalb dieses Themas beantworte ich mit folgenden Gründen:

a) Die schweiz. Eisenbahnen gehören zum größten Teil uns allen. Sie haben von 1939—1945 Gewaltiges geleistet. Es ist von allgemeinem Interesse, sich darüber Rechenschaft abzulegen.

b) Drei und mehr Jahre nach Kriegsende werden von gewissen Seiten Angriffe gegen die Leistungen der Bahnen im Kriege lanciert und mit haltlosen Behauptungen wird versucht, deren Kapazität zu verkleinern.

c) Im Zusammenhang mit dem viel diskutierten Thema „Pferd und Motor" dürfte dieser Aufsatz nicht ganz ohne Bedeutung sein.

Die näheren Zusammenhänge.

Zu a): Vom Momente an, da die verbleibenden Pneus und Treibstoffe — es war dies zirka 2. Hälfte 1941 — auch bei der Armee mehr und mehr für den Ernstfall reserviert wurden, war auch die Armee weitgehend auf die Eisenbahnen angewiesen und entwickelte dabei eine Tendenz, die dahin ging, den Schienenweg möglichst voll auszunützen. Zu jener Zeit lag praktisch die ganze schweizerische Transportaufgabe — vom Lokalverkehr abgesehen — auf den Schultern der Bahnen. Es ist gut, sich daran zu erinnern und zu bedenken, daß eine ähnliche Situation nur zu schnell wieder da sein könnte. Am 10. 3. 45 hat General Guisan in einem Tagesbefehl (gekürzt wiedergegeben) den schweizerischen Eisenbahnern seine Anerkennung mit folgenden Worten ausgesprochen:

> Euch steht eine Organisation zur Verfügung, die Euch in Euren militärischen Aufgaben unterstützt. Ich denke dabei an unsere Eisenbahner. Nicht immer und überall werden die Leistungen dieser Helfer gewürdigt, vielfach deswegen, weil man ihren Einsatz als etwas Selbstverständliches betrachtet. — Nachrichten aus den vom Kriege heimgesuchten Ländern belehren uns täglich über die Zerstörungen an Verkehrswegen und Verkehrsmitteln und bringen uns den großen militärischen Wert der Eisenbahnen zum Bewußtsein. Diese sind auch für unsere Armee unentbehrlich. Daher möchte ich einmal der unermüdlichen und getreuen Arbeit der Eisenbahner gedenken. — Sie haben viel zur Lösung der Aufgaben beigetragen, die unserer Armee bis heute gestellt worden sind. — Für die stetige, treue und ausdauernde Mitarbeit im Dienste unserer Landesverteidigung spreche ich allen Soldaten der Schiene und ihren Vorgesetzten meine Anerkennung aus.

Zu b): Letzten Sommer hat ein Einsender in der „Tat" die stupide Behauptung aufgestellt, der Krieg habe den Beweis erbracht, daß die Truppe ohne Bahnen wohl auskommen könne, nicht aber ohne Motorfahrzeuge. In der „Automobilrevue" vom 21. 4. 48 wird geschrieben, daß die unersetzlichen Leistungen der Motorfahrzeuge während der Mobilisation mitgeholfen hätten, die Versorgungslage sicher zu stellen, und Transporte auszuführen, als „die Bahnen versagten".

Man weiß nicht, soll man sich über derart blöde Schreibereien ärgern oder belustigen. Wenn auch solche Sprüche in einer gewissen, auf Popularitätshascherei eingestellten Presse nicht mehr verwundern, so sollte man von einem Fachorgan der Automobilisten doch etwas mehr erwarten können. Schließlich wissen gerade die Automobilisten nur zu genau, daß in der Schweiz rund 80 000 Motorfahrzeuge stillgelegt waren, und zwar jahrelang. Sie wissen auch, daß dann später die so ungeduldig erwarteten Pneus und Treibstoffe per Bahn und nicht per Auto wieder in unser Land flossen und damit dem Motorfahrzeugverkehr wieder auf die Räder halfen. Warum also diese bewußten Entstellungen?

Zu c): Soweit das Problem „Pferd oder Motor" die Kampftruppen betrifft, darf mein Aufsatz nur als Begleitung zu dieser Frage gewürdigt werden. Etwas anders sieht es aus, wenn das erwähnte Problem den Train und den Nachschub überhaupt betrifft. Dieser zweitgenannte Aspekt ist inzwischen aber auch bereits zur Diskussion gestellt worden. Es sei verwiesen auf die Nrn.21/22 vom 15./31. 7. 48 des „Schweizer Soldat", wobei besonders die Erwiderung in Nr. 22 sehr interessant ist. Noch deutlicher wird das Nachschubproblem per Motorfahrzeug in der Nr. 12 vom 29. 2. 48 erörtert und dabei die Forderung nach vermehrter Wirtschaftsmotorisierung aufgestellt. Ich kann mit den Ausführungen dieses Einsenders „mr." mit bestem Willen nicht in allen Punkten einig gehen. Denken wir nur an die während der Aktivdienstjahre aufgebockten Motorfahrzeuge (siehe oben). Triebstoffe und Pneus machen uns immer abhängig vom Ausland, Elektrizität für unsere elektrischen Lokomotiven produzieren wir selbst. Sollte man da nicht bei Diskussionen über Nachschubprobleme die Kapazität unserer Eisenbahnen stärker in Rechnung stellen?

Verkehrspolitischer Rückblick.

Zwischen den beiden Weltkriegen hat sich so etwas wie ein Begriff von einem neuen Verkehrszeitalter herauskristallisiert. Der ewige Kampf zwischen Schiene und Straße schien sich recht deutlich zugunsten der Straße und damit des Motorfahrzeuges zu entwickeln. Die Eisenbahnen schienen einen Rückbildungsprozeß zu vollziehen, während das Auto seinen Siegeszug feierte. In westeuropäischen Ländern wurde der Schienenverkehr auf wenig rentablen Linien vielenorts eingestellt und in der Schweiz zeigten sich analoge Rückbildungstendenzen in der massiven Beschränkung des Baubudgets der SBB ab 1933 und einem stetigen Personalabbau. Es sei zum Beweis auch an die im Jahre 1934 von den Bahnen und den Autoorganisationen gebilligten Pläne verwiesen, wonach die Bahnen den ganzen Nahverkehr den Autos abzutreten hätten, Pläne, welche dann allerdings zufolge Ablehnung des Verkehrsteilungsgesetzes durch das Volk nicht realisiert wurden. Die Tendenz zugunsten des Straßenverkehrs war aber unverkennbar, die Bahnen hatten offenbar ihren Höhepunkt überschritten. Daß trotz dieser Verkehrspolitik die Elektrifikation in der Schweiz — beinahe paradoxerweise — forciert wurde und die Erkenntnis, daß unsere Bahnen den Grundsatz der öffentlichen Dienstleistung hochhalten (im Gegensatz zum Individualprinzip der Automobile), stellt der Reife von Behörde und Volk in unserem Lande ein gutes Zeugnis aus.

Die überraschende Entwicklung 1939—1945.

Hatte man in der Zwischenkriegszeit dem Auto die große Zukunftschance gegeben, so entwickelten sich die Verkehrsjahre 1939—41 beinahe zur Monopolstellung der Eisenbahnen im zivilen Wirtschaftsleben. Dies deshalb, weil die Armee beinahe alle entbehrlichen Automobile requiriert hatte. Ab 1941 entwickelte sich ein Zustand sogar, der den Bahnen zufolge der eingangs erwähnten Rationierung von Pneus und Treibstoffen, sozusagen alle Transportaufgaben — auch die militärischen — zuwies. Die Schiene mußte in die Lücke springen, wo das Straßenfahrzeug ausfiel, eine Tatsache, die vor dem Kriege kaum einer für möglich gehalten hätte. Wie sehr die Armee in diesen Jahren von unseren Bahnen Gebrauch gemacht hatte, erhellt der Umstand, daß die SBB ihre Einnahmen aus Armeetransporten um das 20fache vermehren konnte. Vor dem Krieg beförderten die SBB täglich durchschnittlich 300 000 Reisende, im Aktivdienst dagegen die ungefähr doppelte Zahl pro Tag. Ähnlich verhält es sich mit den Gütertransporten im Binnenverkehr; denken wir nur an die militärischen Transportaufgaben für z. B. den Festungsbau, vor allem für die Installierung des Réduits. Die Frage ist erlaubt, ob der Entschluß zum Bezug des Réduits überhaupt möglich geworden wäre ohne unser Schienen-Transportsystem. Die Alpentransitlinien wurden bis zum äußersten beansprucht (Nord-Südkohlentransporte usw.) und der Umstand, daß dieser intakte und leistungsfähige Transportapparat den Kriegführenden erhalten blieb, hat ohne jeden Zweifel viel zur Respektierung unserer Neutralität beigetragen. Lebenswichtige Güter, die noch ins Land hereintransportiert werden konnten, mußten mit Hunderten von eigenen Güterwagen abgeholt werden. Die Leistungen der Bahnen waren schlechtweg gigantisch, sie leisteten uns Soldaten unermeßliche Dienste, z. B. in einem Zeitpunkt des Jahres 1944, wo in einer einzigen Woche annähernd 2300 Militär-Extrazüge abgefertigt werden mußten.

Die Transportleistungen in Zahlen.

Die Bahnen haben in der Schweiz während der Aktivdienstjahre derart große Transportleistungen übernehmen müssen, daß sie ihr Verkehrsvolumen beinahe verdoppeln konnten. Die nachstehende Tabelle über die **Verkehrsleistungen,** welche, wie auch die folgenden Zahlen, in freundlicher Weise vom Generalsekretär der SBB, Herrn Dr. Fritz Wanner, zur gutfindenden Verwendung zur Verfügung gestellt wurden, möge das beweisen:

Jahre	Zahl der beförderten Pers. in Millionen	Personenkilometer Millionen	Zahl der beförderten Gütertonnen in Millionen	Tonnenkilometer Millionen
1938	166,1	3319,7	20,85	1709,9
1939	170,7	3579,4	24,92	2137,5
1940	180,2	3675,5	28,48	3179,7
1941	209,2	4450,7	33,47	3878,8
1942	231,1	4821,9	32,91	3668,3
1943	258,1	5518,6	30,38	2433,0
1944	278,7	5941,4	26,44	2233,0

Uns Soldaten mag besonders auch interessieren, wie sich die Zahl der Militärtransporte mit Gutscheinen entwickelte:

Jahre	Personen	Gütertonen
1938	91 110	219 184
1939	3 666 129	490 107
1940	9 067 307	1 385 220
1941	8 998 025	1 175 836
1942	7 367 962	886 552
1943	10 172 445	1 051 128
1944	13 470 985	1 364 503

Man beachte den ganz gewaltigen Anstieg im Personenverkehr.

Wie war das möglich?

Die Kriegsorganisation der Bahnen hat sich bravourös bewährt. Sie fußte auf Erfahrungen aus dem Weltkriege 1914/18 und einer Anzahl getroffener zweckmäßiger Maßnahmen. Das typische Merkmal dabei ist, daß dem Grundsatz „der rechte Mann am rechten Platz" weitgehend nachgelebt wurde, mit anderen Worten: die Personalunion zwischen den bestehenden zivilen Verwaltungsbehörden der Bahnen und den militärischen Dienststellen des Eisenbahntransportwesens. Hier ist das Milizsystem in reiner Form verkörpert und mit vollem Erfolg angewandt worden. Ein weiterer Vorteil ist, daß es unserem Eisenbahnpersonal kaum Schwierigkeiten bereitet, sich den militärischen Befehlen zu unterstellen, ganz einfach deshalb, weil das Eisenbahnwesen auch im Frieden beinahe militärisch organisiert ist und mit eiserner Disziplin verwaltet wird. Nur andeutend sei erwähnt, daß das Material sich bewährt hat als Frucht der auch im zivilen Dienst an der Spitze stehenden Betriebssicherheit, daß für den Fall von Beschädigung (Luftangriffe) der Bahnanlagen besondere Hilfsdetachemente ausgebildet sind und daß für Zeiten der Stromknappheit auch heute noch eine beträchtliche Zahl Dampflokomotiven in Reserve stehen, wovon ein Teil ständig einsatzbereit unter Dampf ist.

Folgerungen.

Das Vorstehende möge zeigen, daß die Eisenbahnen, die man vor dem Kriege als soviel wie überholt betrachtet hatte, sich als Helfer in der Not erwiesen. Diese Erfahrungen zeigen, daß die Eisenbahnen auch bei rigoroser Motorisierung eines Landes und seiner Wirtschaft, die Existenzberechtigung nicht verloren haben. Eine Rückbildung der Bahnen könnte unser Land in Notzeiten in tödliche Gefahr bringen. Die Bahnen sind und bleiben auch im Kriege das ideale Beförderungsmittel für Massentransporte (Truppenverschiebungen, Materialdislozierungen usw.)

Zum Schluß noch ein Wort zur Verwundbarkeit der Bahnen durch Kriegshandlungen. Diese wird in der Regel einfach und dies mangels eigener Erfahrung stark überschätzt. Der Krieg hat gelehrt, daß auch in Ländern, die starken Luftangriffen ausgesetzt waren, der Bahnverkehr immer wieder funktionierte, daß durch Verlagerung des Verkehrs den Angriffen viel von ihrer Wirkung genommen wurde, daß zerstörte Anlagen viel schneller wieder intakt gestellt wurden, als man sich träumen ließ. Die unbedingte Notwendigkeit und Nützlichkeit der Bahnen

möge der Hinweis auf unser Nachbarland Frankreich abschließend beleuchten. Mehr als 100 000 Tonnen Bomben sind auf die französischen Bahnen abgeworfen worden, und trotzdem, die Verkehrsleistungen derselben waren schon 1947 wieder um fast einen Drittel höher als vor 10 Jahren.

Die Neuordnung des Nach- und Rückschubes in der Armee

Wir bedauern, aus technischen Gründen den in Aussicht gestellten Bericht über die an der Generalversammlung der Ostschweiz. Verwaltungs-Offiziers-Gesellschaft am 27. März 1949 gehaltenen Referate von Oberst i. Gst. F. Küenzy und Oberst G. Corecco auf die nächste Ausgabe zurückstellen zu müssen.

Herr Oberst G. Corecco ist in der Notiz über diese Versammlung in der April-Nummer als „Chef der Instruktion der Vpf.-Trp." bezeichnet worden. Er legt Wert darauf, zu erklären, daß ihm diese Bezeichnung in der Berichterstattung über die Versammlung irrtümlicher Weise zugesprochen worden sei.

Lesenswerte Bücher und Schriften

Ob man die Gefahr erkennt? Von Richard J. Monere. Verlag „Der Aufbruch", Zürich. 208 Seiten. Preis kartoniert Fr. 7.50.

Das Buch eines phantasiebegabten Verfassers, der sich hinter dem Pseudonym Monere versteckt. Er schildert nichts anderes, als die Vorgeschichte, den Ausbruch und den ersten Verlauf des dritten Weltkrieges, der am 14. Februar 19.. beginnt. Zweifellos ein mutiges Unterfangen. Deshalb ist es auch in der Tagespresse stark kritisiert worden. Darf man den Teufel, und dazu noch mit dieser Deutlichkeit, an die Wand malen? Oder sollte man nicht vielmehr mit derartigen Prophezeiungen vorsichtiger sein? Der Verfasser gibt im Titel selbst die Antwort auf solche Vorwürfe: „Ob man die Gefahr erkennt?"

Zeitschriftenschau

Gleichstellung von Feldweibel und Fourier. Von den verschiedenen Kommentaren zur soldlichen Gleichstellung von Feldweibel und Fourier bringen wir hier drei zum Abdruck.

Auf längere Ausführungen von J. B. Rusch in seiner Wochenzeitung **„Schweiz. Republikanische Blätter"** vom 2. April 1949, geschrieben noch bevor der Nationalrat auf seinen ablehnenden Beschluß vom 21. März 1949 zurückkam, machte uns ein Leser aufmerksam. J. B. Rusch schreibt zu der ersten Verhandlung im Nationalrat: