

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 97 (2022)
Heft: 11

Artikel: Die Bahn in Krieg und Frieden : 150 Jahre Militäreisenbahndienst
Autor: Chei, Jin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1045849>

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: 15.03.2025

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

Die Bahn in Krieg und Frieden: 150 Jahre Militäreisenbahndienst

Der Deutsch-Französische Krieg von 1871 war ein Grund für die Bildung des Militäreisenbahndienstes. Im Beitrag beleuchtet Jin Chei, Mitarbeiterin im Historischen Archiv von SBB Historic, den Militäreisenbahndienst, der vor 150 Jahren ins Leben gerufen wurde.

Jin Chei, SBB Historic, Brugg-Windisch



Bewachung der Gotthardeisenbahn im Ersten Weltkrieg.

Die Bildung des Militäreisenbahndienstes kann zeitlich etwas weniger genau festgelegt werden. Zwar wurde die schweizerische Eisenbahn bereits seit ihrem Geburtsjahr 1847 für Truppentransporte verwendet, ein wichtiger Grundstein für die Organisation des späteren Militäreisenbahndienstes (MED) wurde aber im Deutsch-Französischen Krieg gelegt.

Der Rücktransport der internierten französischen Bourbaki-Armee im Jahr 1871 war eine logistische Herausforderung, welcher mit dem ersten gemeinsamen Grosstransportfahrplan der schweizerischen Privatbahnen begegnet wurde.

Interessanterweise gab es damals zwar die «Eisenbahn- und Telegraphensektion» im Generalstab, welche von Oberstleutnant Jules Grandjean, Direktor der Jura Industriel, geleitet wurde. Dieser kann somit als erster Militäreisenbahndirektor bezeichnet werden.

Die Privatbahngesellschaften behielten aber ihre Selbstständigkeit, Grandjean nahm nicht die geplante Funktion des «Centralbetriebschefs» ein und der Heimtransport der Internierten wurde nicht als Aufgabe des Generalstabs angesehen, sodass die Leitung der Aktion den jeweiligen Bahngesellschaften selbst überlassen

blieb. Lediglich in Olten wurde durch das Militärdepartement eine «Oberleitung» als Führungsinstrument eingesetzt.

Nichtsdestotrotz hatten die im Krieg gemachten Erfahrungen wichtige Erkenntnisse für die zukünftige Organisation des Militäreisenbahnwesens gebracht. Bereits 1870 empfahl Grandjean den Privatbahnen diverse Massnahmen, wie etwa ein einheitliches Signalreglement, Normierung von mobilen Rampen für den Ein- und Auslad von Pferden und Fuhrwerken sowie eine Organisation von Transporten zur besseren Ausnützung des Rollmaterials.

Zusammen mit dem ersten gemeinsamen Transportfahrplan für die Rückführung der Bourbakis (übrigens noch mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h, auf Bergstrecken 18 km/h) zeigt sich, welchen Einfluss militärische Beweggründe auf die Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens in der Schweiz hatten.

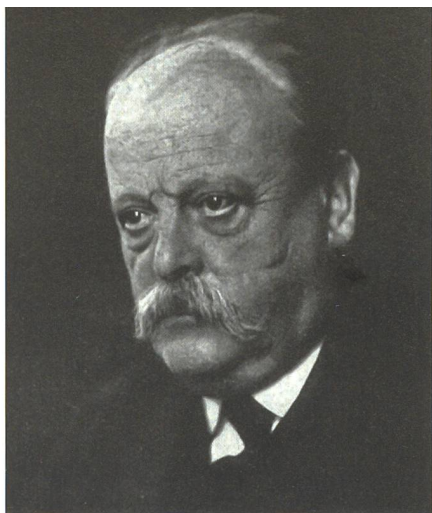
Zudem wurde nach dem Kriegsende Oberst Hermann Siegfried (bekannt für die sogenannten Siegfriedkarten) damit beauftragt, wünschenswerte Verbesserungen des Eisenbahnnetzes in Bezug auf Militärtransporte aufzuzeigen.

Dienst für die Landesverteidigung

Im folgenden Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 28. Juli 1872 erhielt der Staat sodann auch die Berechtigung «für die Zwecke der Landesverteidigung die Eisenbahnen [...] in Anspruch zu nehmen und beliebig darüber zu verfügen».

Ebenfalls wurde ein grosser Teil des Bahnpersonals von der Wehrpflicht entlassen, jedoch unter der Voraussetzung, dass im Falle einer kriegerischen Auseinandersetzung der Dienst quasi als Eisenbahner absolviert werden müsse.

Hier zeigt sich einerseits der Einfluss, den militärische Interessen auf die Streckenführung hatten, andererseits dass bereits die Privatbahnen im Staatsdienst stehen konnten!



Oberst Joseph Zingg, zivil: Leiter des Betriebsdepartements bei der Generaldirektion SBB, erhielt im Ersten Weltkrieg die Befehlsgewalt über sämtliche Schweizer Transportanstalten.

Seine grundsätzliche Einteilung erhielt der MED, als 1892 fünf Eisenbahngruppen gebildet wurden, welchen die fünf grössten Privatbahnen (Jura-Simplon-Bahn, Schweizerische Centralbahn, Gotthardbahn, Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen) vorstanden.

Auch kleinere Bahn- und Dampfschiffgesellschaften wurden jeweils einer Gruppe zugeteilt. Diese Organisation wurde auch bei der SBB beibehalten. Die fünf SBB-Kreisdirektoren waren im Krieg als Betriebsgruppendifektoren dem Oberbetriebsdirektor, einem Mitglied der Generaldirektion SBB, unterstellt gewesen.

Des Weiteren erhielt die Generaldirektion unter anderem die Aufgaben, Instruktionen und Transportanordnungen für die Besammlung der Truppen sowie den Kriegsfahrplan für die eigenen Linien zu erstellen und stets aktuell zu halten.

Erster Weltkrieg

Diese und weitere Vorbereitungen wurden im Ersten Weltkrieg auf die Probe gestellt. Zusammen mit der Mobilmachung der Armee verfügte der Bundesrat auch den Kriegsbetrieb der Eisenbahnen und Dampfschiffe.

Dies bedeutete, dass das Personal dem Militärgesetz unterstellt war und seinen Dienst nicht mehr verlassen durfte. Als Militäreisenbahndirektor wurde Oberst Joseph Zingg ernannt, ziviler Leiter des Betriebsdepartements bei der Generaldirektion SBB. Damit erhielt er die Befehlsgewalt über sämtliche Schweizer Transportanstalten.

Zwei Wochen nach der erfolgreichen Mobilmachung der Armee konnte der Kriegsfahrplan bereits wieder durch einen



Ein Personenwagen der SBB, umgerüstet für den Transport von Verwundeten.

reduzierten Zivildienstplan ersetzt werden. Der Kriegsbetrieb wurde im März 1916 ausser Kraft gesetzt, um «das Publikum nicht zu belästigen» und den Dienst der Eisenbahner zu erleichtern - im Kriegsbetrieb waren sie unter anderem zusätzlich zur bewaffneten Bahnbewachung verpflichtet, Ruhezeiten mussten nicht eingehalten werden. Der Chef des Transportdienstes warnte daraufhin bereits vor den Folgen eines möglichen Streiks des Bahnpersonals - dieser Fall trat dann 1918 mit der Teilnahme am Landesstreik ein, welcher zu einer erneuten, wenn auch nur kurzen, Einführung des Kriegsbetriebs führte.

Im Zweiten Weltkrieg

Zum zweiten Mal wurde dieser im Zweiten Weltkrieg ausgerufen - wiederum leistete die Bahn eine grosse Unterstützung bei der Mobilmachung. Gesamthaft hatten die Angehörigen der Armee von September 1939 bis Ende 1944 über 100 Millionen Bahnreisen unternommen!

Der Militäreisenbahndienst kümmerte sich aber bei weitem nicht nur um den Fahrplan und Truppentransport. Auch

Güter zur Landesversorgung und Verwundete oder Internierte mussten transportiert und dazu der grenzüberschreitende Verkehr geregelt werden.

Zudem hatte der MED für die Sicherheit der Infrastruktur zu sorgen, aber auch für deren eventuelle Unbrauchbarmachung oder Wiederinstandsetzung.

Zur Erfüllung all dieser Aufgaben wurden unter anderem Organe wie das Kriegstransportamt oder die bewaffnete Bahnpolizei geschaffen, geheime Kommandozentralen geplant, Anleitungen zur Zerstörung von Triebfahrzeugen verfasst und der schnelle Wiederaufbau von Brücken geübt. Ebenfalls kamen diverse Spezialfahrzeuge wie etwa ein Badezug, Sanitätszüge oder der Kriegspressezug zum Einsatz.

Dabei beschränkte sich die Arbeit des MED nicht nur auf Kriegszeiten. Instrumente wie etwa der Kriegsfahrplan mussten stetig angepasst werden und die vielfältigen Aufgaben erforderten ausführliche Vorbereitung. Das Wissen um die schnelle Wiederinstandsetzung konnte aber auch bei Zerstörung durch Naturereignisse eingesetzt werden. ☒

Bekanntmachung

betreffend den

bewaffneten Bahnbewachungsdienst durch Bahnpersonal

1. Zum Schutz der Bahnanlagen und der Anlagen für die Kraftfahrzeug- und -übertragung wird ein Teil des Bahnpersonals bewaffnet. Dieses Personal untersteht den Militärgesetzen.
2. Zur besseren Überwachung der Anlagen

ist Zivilpersonen verboten:

- a) andere Niveauübergänge, Überführungen oder Unterführungen zu benutzen als die, welche dem Fahrzeug- oder Fußgängerverkehr offen stehen;
- b) das Stehenbleiben auf Niveauübergängen, Über- oder in Unterführungen;
- c) das Betreten von Eisenbahnbrücken und zwar auch von solchen, auf denen in Friedenszeiten ein Fußgängersteig dem Publikum geöffnet ist;
- d) das Betreten der Tunnel;
- e) der Eintritt in das Anseil eines Kraft- oder Unterwerkes;
- f) die Annäherung an Wasserkraft-, Schalt- oder Stallwerkanlagen;

3. Dem bewaffneten Bahnpersonal steht die **militärische Polizeigewalt** zu. Es ist befugt, bei der Erfüllung seiner Aufgabe Personen festzunehmen, Gegenstände zu beschlagnahmen und gegebenenfalls von der Waffe Gebrauch zu machen.

Dem Waffengebrauch geht eine nur einmalige Warnung voraus.

Eidgenössisches Militärdepartement.

Bewaffneter Wachdienst: Im Kriegsfall wurde ein Teil des Bahnpersonals bewaffnet.