



Rückblick auf den Stamm vom November 2020.

Die Eisenbahn in der Armee

Wie immer, wenn Markus L. zu einem Vortrag ruft, kommen die Gesellschafter in Scharen. So auch dieses Mal zum Thema Eisenbahn im Militär. Und dies trotz der misslichen Situation.

Da das ein komplexes Thema ist, beschränkte sich Markus auf die Zeit des zweiten Weltkriegs unter dem Titel «Militär Transportwesen auf Schiene, Strasse und Wasser».

Eins steht fest, ohne diese Mittel in ihrer Gesamtheit, hätte unser Milizsystem über 150 Jahre nie funktioniert. Und das Tragische daran: Wir haben es heute gänzlich aus den Augen verloren, wie der Assistenzdienst 2020 zeigt.

Die Schweizer Armee und das ganze Milizsystem konnte bis zur Armee XXI nur dank den staatlichen und privaten Mitteln auf Schiene, Strasse und Wasser funktionieren. Ohne die Bahn hätte unser Mobilmachungssystem nie funktioniert. Um die Motorisierung in der Armee abzudecken, mussten Fahrzeuge von privater Seite requiriert werden. Private Schiffe waren auf den Schweizerseen für Evakuationen, Truppen- und Materialtransporte, Güternachschub von Bedeutung. Vor allem dann, wenn Landverbindungen zerstört sein sollten.

Bis nach dem 2. Weltkrieg stützte sich die Armee für ihre Transporte vorwiegend auf die Eisenbahn ab. Für die Bewachung der Bahnanlagen wurde ein grosser Teil des Personals bewaffnet. Zudem standen ihnen dafür noch Bewachungstruppen und Ortswehren zur Verfügung. Am 2. September 1939, 00.01 Uhr begannen für die öffentlichen Verkehrsbetriebe der Kriegsbetrieb und der Kriegsfahrplan trat in Kraft.

Am 1. Mobilmachungstag waren aufgrund der Armee-Sollbestände Besammlungstransporte (Einrücken, Urlaub und Entlassungen) für 135'000 Mann und 1840 Einzelpferde vorgesehen. In Wirklichkeit wurden diese Zahlen stark übertroffen. Weil die Personenwagen nicht überall ausreichten, bestand die Notwendigkeit, für kürzere Entfernungen, gedeckte Güterwagen einzusetzen. Am 2. Mobilmachungstag war der Höhepunkt überschritten. Es waren noch Besammlungstransporte von 35'000 Mann vorzunehmen.

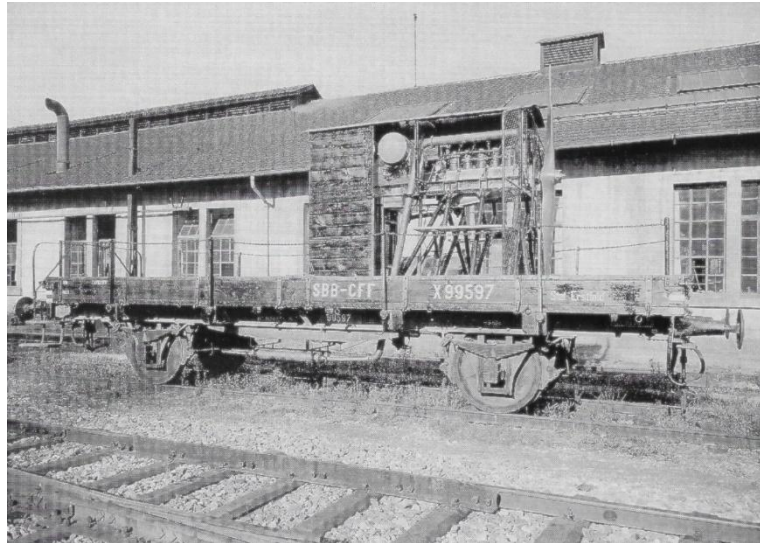
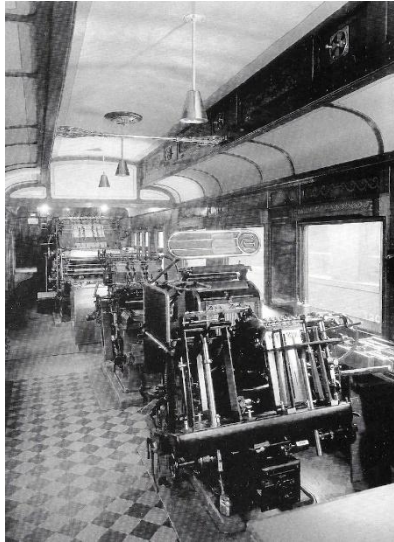


Im Herbst 1940 erfolgten erste Weisungen für die Zusammenstellung des Kommandozuges des Generals. Es wurden Abklärungen und Verhandlungen mit der SBB, der Schweizerischen Speisewagengesellschaft sowie der <Compagnie Internationale des Wagons Lits> (CIWL) geführt. Es sollten 2 Zugs-Kompositionen (Erstfeld, Spiez) jederzeit verfügbar sein. Aus taktischen Gründen war zu prüfen, wo der Zug auf Abstellgleisen oder allenfalls in Tunnels stationiert werden könnte. Im gesamten bot der Kommandozug Raum für 60 Personen, inklusive Bahnpersonal. Die mitgeführten Lebensmittel waren für 3 Tage berechnet. Beleuchtung und Heizung wurden ausser durch Batterien und Notstromgruppe durch Acetylenlampen und Kerzen sichergestellt. Die Verbindung nach aussen erfolgte mittels Funk und Radio, bei Halten zudem per Telefon (intern auch während der Fahrt) und per Telegraph. Der Spionageabwehrdienst wurde über den Fahrplan des Kommandozuges des Generals fortlaufend geheim orientiert, um für die Sicherheit zu sorgen und an dessen Standorten eine diskrete Bewachung zu organisieren.



Am 05. 12.1940 verlangte Bundespräsident Pilet-Golaz bei der SBB die Bereitstellung von zwei Eisenbahnzügen für eine allfällige Dislozierung des Bundesrates.

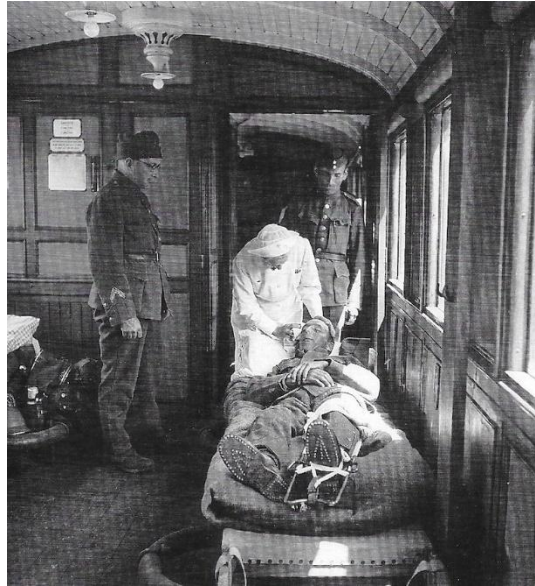
Im Jahre 1941 wurde ein «Feldkischierwagen» unter Benützung eines älteren Speisewagens der Schweizerischen Speisewagen- Gesellschaft , hergerichtet. Dieser Wagen bildete in der Folge den Kern einer kompletten Eisenbahn-Felddruckerei, des sogenannten Kriegspressezuges.



Wenige Stunden, nachdem der Bundesrat am 29.08.1939 die Mobilmachung beschlossen hatte, erteilte die Generalstabsabteilung der Generaldirektion der SBB und der Direktion der RhB den Befehl, Sanitätszüge auszurüsten und bereitzustellen. Nach Erlass des Mobilmachungsbeschlusses folgte das Aufgebot aller Kompositionen, so dass während kurzer Zeit der volle Bestand mit den SBB-Sanitätszügen (Nr. 1-20), den RhB-Sanitätszügen (Nr. 41-45) und denjenigen der FO-Sanitätszügen (Nr. 51-54) zur Verfügung stand.

Am 02. | 26.06.1943 nahm die Armee 2 <Krankenwagen>> der SBB für den Röntgendienst in Betrieb. Die Lieferung der Apparaturen übernahm die Firma Boeglin in Zürich. Die Rückgabe an die SBB erfolgte am 04.06. respektive 14.09.1945.

Eine weitere Dienstleistung bestand in einer seit dem 15. 09. 1 944 eingesetzten <fahrende zahnärztliche Klinik>. Dafür kam ein Schlafwagen der CWI zum Einsatz. Die Abrüstung erfolgte nach der Überführung, vom 23.07 .1945 nach Genf, durch die Firma Sécheron.



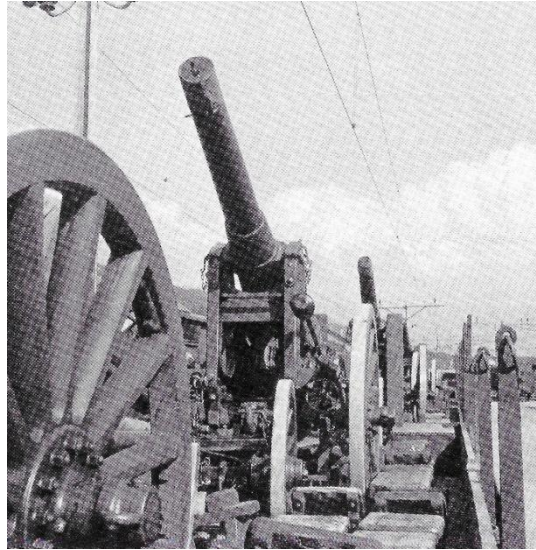
Anfangs des 2. Weltkrieges verfügte die Schweizer Armeegerade einmal über 4 bombensichere Munitionsdepots. Nach Auslösung der Mobilmachung wurden anfangs September 1939 die Munitionszüge, welche die Generalstabsabteilung als vorsorgliche Massnahme bereits mit Schreiben vom 24.03.1939 angekündigt hatte, bereitgestellt. In der Folge trafen weitere Begehren zur Stellung von Güterwagen für Munition ein, ohne dass aber Transporte ausgeführt worden wären.

So kam es, dass am 08.09.1939 im Gesamten 486 und am 30.09.1939 immer noch 419 beladene Munitionswagen herumstanden. Angesichts der hohen Anforderungen der Landesversorgung, der Transporte der Armee und des internen Güterverkehrs bedeutete diese Reservehaltung von Güterwagen einen ins Gewicht fallenden Aderlass. Der Militäreisenbahndirektor sah sich veranlasst beim Armeekommando vorstellig zu werden, worauf die Wagen ausgeladen und freigegeben wurden.



K2 Güterwagen wie sie oft benutzt wurden

Im Jahre 1936 erstellte eine Sappeur-Rekrutenschule in Brugg eine auf Schienen <fahrbare transportable Rampe>. Die Versuche fanden am 27. Oktober auf offener Strecke zwischen Zweidlen und Weiach statt. Es wurden 9 Pferde und 4 Fuhrwerke verladen. Eine Anwendung im Aktivdienst fand jedoch nur in sehr beschränktem Ausmass statt. Nach einem übungsweisen Einsatz im März 1944 zwischen Interlaken Ost und Bönigen sollte die Rampe grösseren Pferdetransporten beigegeben werden.



Zur Sperrung der Bahngrenzübergänge während der ganzen Kriegsmobilmachung wurden diverse Sperrzüge und Sperrwagen (insgesamt bis zu 125 Wagen) aus ausrangiertem Material, mit Sperrgut beladen, bereitgestellt.

Tagesbefehl des Generals vom 10.03.1945

Um all diese Bahn-Leistungen zu würdigen, ist hier der Tagesbefehl des Generals vom 10.03.1945, in welchem er die Leistung der Eisenbahner würdigt:

Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten!

Tag und Nacht und bei jedem Wetter steht Euch eine Organisation zur Verfügung, die Euch in Euren militärischen Aufgaben unterstützt. Ich denke dabei an die Eisenbahner. Nicht immer und überall werden die Leistungen dieser stillen Helfer in vollem Umfang gewürdigt, vielfach deswegen, weil man ihren Einsatz als etwas Selbstverständliches betrachtet. Die wertvolle Leistung der Arbeiter, Angestellten und Beamten der Transportanstalten soll deshalb von der Truppe gewürdigt werden und zwar im Augenblick, wo durch bevorstehende Ablösungen von Teilen der Armee grössere Eisenbahn- Transporte durchgeführt werden müssen.

Vom September 1939 bis Ende des Jahres 1944 haben unsere Wehrmänner über 100 Millionen Reisen ausgeführt, wenn man die Transporte für den Aufmarsch der Armee, bei der Verschiebung ganzer Einheiten und die Urlaubsreisen zusammenzählt. Ferner wurden 900'000 Pferde und Maultiere sowie 6 Millionen Tonnen militärische Güter befördert. Eine Spitzenleistung bedeutete vor allem die rechtzeitige Abfertigung von 2200 Militär-Extrazügen innert einer Woche in einem Zeitpunkt des Jahres 1944, als die Lage plötzlich grössere Truppenverschiebungen erforderten.

Für diese stetige, treue Mitarbeit im Dienst unserer Landesverteidigung spreche ich allen Soldaten der Schiene und ihren Vorgesetzten meine Anerkennung aus.

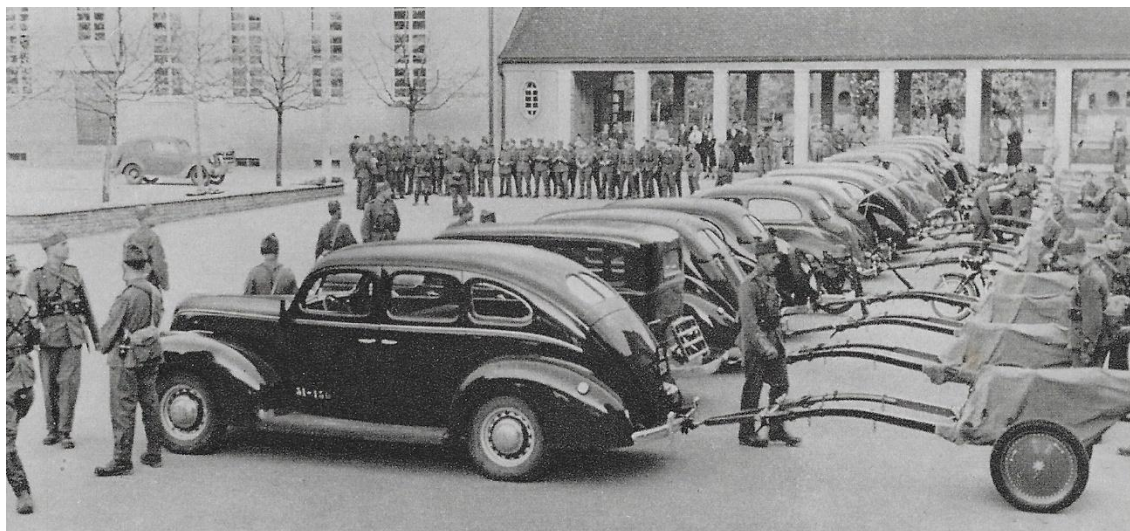
Strasse - Strassentransporte

Zu Beginn des Aktivdienstes umfasste der Begriff «MWD» Motorwagendienst alle Belange der Motorisierung. Im April 1940 prüfte eine Kommission die Möglichkeit einer besseren Organisation auf dem Gebiet des MWD. Als Ergebnis wurde im Juni 1940 die Sektion MWD der Generalstabsabteilung in die Abteilung für Heeresmotorisierung umgewandelt. Die Motorisierung der Armee bearbeiteten jedoch weiterhin verschiedenen anderen Stellen, nicht aber die Abteilung für Heeresmotorisierung.



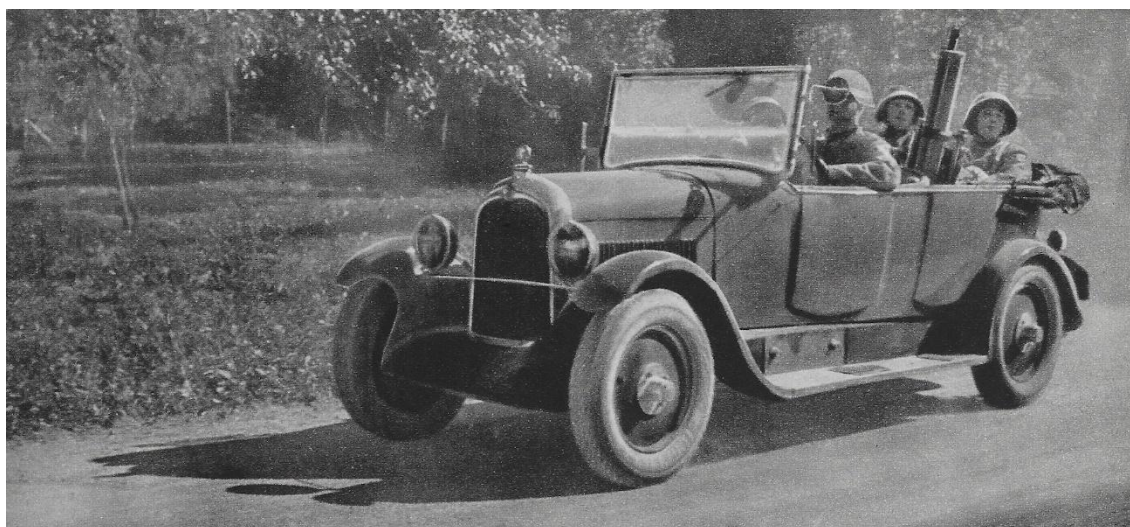
Die grösste Unzulänglichkeit entstanden zu Beginn des Aktivdienstes, als der Wirtschaft durch das grosse Aufgebot an Fahrzeugen das Transportvolumen entzogen wurde, so dass sich im Versorgungsapparat des Landes starke Störungen zeigten. Das führte dazu, dass für fast alle Fahrzeuge Dispensationsgesuche eingereicht wurden, für deren Erledigung ein besonderes Büro für Dispensationen gebildet werden musste. Die Mobilmachung der Motorfahrzeuge erfolgte auf Grund der Requisitionsverordnung vom 03.03.1939. Viel zu diskutieren gaben im Verlaufe des Aktivdienstes die Fragen der Einschätzung und deren Entschädigung. Eine einvernehmliche Lösung konnte jedoch erst in der Endphase des Aktivdienstes erzielt werden. Bedenklich stand es zu Beginn der Mobilmachung mit den Vorräten an Betriebsstoffen, Reifen und Ersatzteilen. Während vom Bundesrat die Vorratshaltung in der Lebensmittelversorgung bis in die Haushaltungen hinein geregelt war, fehlte diese für die Armeebestände des MWD gänzlich. Selbst nach der Mobilmachung wurden noch Bereifungen ins Ausland verkauft.

Die Kriegstechnische Abteilung (KTA) erstellte eine improvisierte Kriegsreserve und konnte zahlenmässig erreichen, dass die Reserve an Bereifungen für eine ungefähr 7monatige Kriegsführung im Jahre 1940 gereicht hätte. Der Reifenzustand der militärisch belegten Motorfahrzeuge, die gleichzeitig Fahrzeuge der Wirtschaft waren, wurden durch die Weiterverwendung in der Wirtschaft immer mehr verschlechterte, so dass im Jahre 1945 die Kriegsreserve, kaum mehr ausgereicht hätte, um die Ausfälle während der Mobilmachung zu decken. Auch die Betriebsstoffreserven wurde erst nach der Mobilmachung angelegt, und zwar auch in der Grössenordnung von zirka einem halben Jahresbedarf. Dass die zur Verfügung stehenden Treibstoffkontingente, die Bedürfnisse der Armee im Aktivdienst während 6 Jahren zu decken vermochten, war hauptsächlich auf den haushälterischen Gebrauch und Sparmassnahmen zurückzuführen. Durch Rationierung und eine genaue Kontrolle des Brennstoffverbrauchs, Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit, der Fahrzeugzuteilung und des Fahrzeugeinsatzes konnte der Betriebsmittel- und Reifenverbrauch wesentlich reduziert werden.



Die Gesamtzahl der eingeteilten Motofahrzeuge stieg von ursprünglich 18'000 auf 34'000 am Ende des Aktivdienstes, inbegriffen die Bestände des Luftschutzes und der Kriegswirtschaft.

Die Truppe hatte sehr rasch erfasst, dass Fahrzeuge das tragende Element moderner Kriegsführung ist und überall dort eingesetzt werden sollte, wo sie schwere Lasten schneller bewegt als Mensch und Tier. Dementsprechend häuften sich die Motorisierungsgesuche aus den Truppenverbänden immer mehr, und die Motorfahrzeugzuteilung nach der Organisation Stäbe und Truppen (OST) 1938 erfuhr wesentliche Abänderungen im Sinne der Vermehrung. Andererseits waren der Motorisierungsmöglichkeiten durch den Landesbestand an Motorfahrzeugen Grenzen gesetzt. Aus dem Ausland konnte nichts mehr bezogen werden und die Inlandfabrikation an Lastwagen konnte etwas mehr als den normalen Abgang decken. Dementsprechend musste eine Reihe von Motorisierungsaufgaben behelfsmässig und provisorisch gelöst werden. Das wohl unbefriedigendste Kapitel in dieser Hinsicht stellte die Motorisierung der schweren Infanteriewaffen und der 20mm Flak mit Limousinen dar. Erst kurz vor dem Kriegsende (März 1945), gelang es als Ersatz einen ersten Teil vierradgetriebener Geländewagen von der amerikanischen Armee zu beschaffen.



Seit dem Frühjahr 1942 stand für das Armeekommando ein beweglicher Strassen-Kommandoposten mit rund zwei Dutzend Motorfahrzeugen bereit, wozu ein Kommandowagen und ein spezielles

Kommandozelt entwickelt worden waren. Bereits im Frühjahr 1941 wurde mit einem fahrbaren K.P. eine Felddienstübung mit kampieren auf dem Zwieselberg über dem Thunersee durchgeführt, um die Dislokationen zu proben. Das Biwak wurde durch Mannschaften mit automatischen Waffen gesicherten.

Auf Wasserwegen

Mit der Kriegsmobilmachung vom 01. September 1939 wurden die Schifffahrtsbetriebe gemäss Art. 217 der Militärorganisation vom 12. April 1907 den Militärgesetzen unterstellt. Im Kriegsfall bestand auch die Möglichkeit, die sich im Privatbesitz befindlichen Schiffe, ähnlich wie dies für Motorfahrzeuge der Fall war, für Militärtransporte zu requirieren. In der Folge fand laut Verfügung des Armeekommandos eine Einschätzung statt. Auf diese Weise wurden auf dem Vierwaldstättersee bereitgestellt:

- > 39 Schnellboote;
- > 98 Motorboote;
- > 11 Motorjassen (alter Ausdruck für kleinere Lastschiffe);
- > 34 Motornauen (grössere Lastschiffe).

Diese konzessionierten Schiffe waren dem Territorialkommando 8 unterstellt, welches seinerseits die Zuteilung an die verschiedenen Stäbe und Truppen vorbereitete. Dazu gehörten die Bemannung und Bewaffnung sowie das Anlegen von Vorratslagern für den Betrieb.

Für die Schifffahrt kam kein vorbereiteter Kriegsfahrplan zur Anwendung. Die Gesellschaften hatten jedoch entsprechend angepasste Kurse an die Züge der anschliessenden Bahnen einzulegen. Dies galt auch für die zusätzlichen Leistungen bei Besammlungstransporten (Einrücken, Urlaub, Entlassungen) aufgrund des Zivilfahrplans.

Besondere Probleme ergaben sich bei Aufmärschen und geschlossenen Truppentransporten. Sie wurden nicht wie diejenigen der Bahnen in die Fahrdisposition- Grundlagetabellen aufgenommen, weil vorerst die Meinung bestand, dass wegen der Verschiedenartigkeit der Schiffe das Aufstellen von Beladenormen nicht sinnvoll wäre.



Motorboot-Detachemente

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges besass die Schweizer Armee keine Kriegsschiffe. Erst nach dem die deutsche Wehrmacht in Norwegens und der Niederlande 1940 Wasserflugzeugen (Heinkel He 59) einsetzte begann die Schweizer Armee, auf verschiedenen Seen requirierte Privatboote mit

Maschinengewehren auszurüsten. 1940 wurde die Abteilung für Genie und Festungswesen mit der Beschaffung von geeigneten Motorbooten beauftragt. Die zu erfüllenden Aufgaben waren zahlreich und mangels Erfahrungen ungenügend definiert. Dazu verlangten die zivilen Zollinstanzen unbewaffnete Boote, während die Armee an die Aufgaben angepasste Bewaffnung forderte. Diese teilweise widersprüchlichen Bedingungen verzögerten eine befriedigende Lösung.

Die Eidg. Waffenfabrik Bern bekam den Auftrag, Bewaffnungsstudien für solche Boote auszuarbeiten, während sie diverse Schweizer Schiffswerften mit der Aufgabe betraute, geeignete Boote zu entwerfen. Die nach eingehenden Versuchen gewählte Bewaffnung bestand aus einem Flab-Doppel-Maschinengewehr Modell 38 im Heck und einer 24mm Tankbüchse Modell 41 auf höhenverstellbarer und mit Gummidämpfern gegen Erschütterungen geschützter Säule im Bug.

Die Aufbauprojekte für das Lmg 25 und das Mg 11 wurden zur Verwendung auf nötigenfalls requirierten privaten Motorbooten umgearbeitet. Solche als Patrouillen-Boote (P-Boote) bezeichnete Schiffe bildeten das Rückgrat der Motorboot- Detachemente (Mot Boot Det). Dieses P-Boot-Gerüst wurde ergänzt durch die Requirierung von Booten aus privaten Beständen. Bis 1944 wurden im Ganzen 10 armeeigene P-Boote beschafft und bewaffnet. Im gleichen Zeitabschnitt wurde für die meisten der requirierten Mot Boote die Seeausrüstung und Bewaffnung bereitgestellt.

Mit dem Rückzug ins Reduit wurden eine ganze Reihe von Binnenseen an den Reduitgrenzen strategisch zu eigentlichen «Grenzwässern» (Reduit-Seen). Beim Ausbau der <Reduit-Stellungen> (ab 1940) erkannte man die Gefährlichkeit der durch die Voralpenseen gebildeten Lücken in der Abwehrfront. Um das offene Gebiet dieser Seen wirksam überwachen und sperren zu können entstand das Projekt einer kleinen Flottillie aus raschen, leichten und bewaffneten P-Booten. Es musste verhindert werden, dass ein Angreifer nicht bei Nacht und Nebel per Schiff Angriffstruppen hinter die Abwehrfront transportieren und zum Einsatz bringen konnte. Im war auch die Bekämpfung von Luftlande- und Fallschirmabspringeraktionen in ufernahen Zonen.

Ab 1941 wurden im Zentralraum (Reduit) die ersten ad hoc Kampfboot Det, Seetransport Det und Seeverbindungs Det eingeführt. Dies war die taktische Situation, die 1942 zur Gründung der Mot Boot Det führte. Die Aufstellung von 6 Mot Boot Det wurde im Laufe des Jahres 1942 vollzogen und die ersten Umschulungskurse fanden in selbem Jahr statt. Die Militärflotte bestand aus 10 Patrouillenbooten Typ 41 der Werner Risch Schiffbau aus Zürich, bewaffnet mit Tankbüchsen (Solothurn S18/100, später 24mm Tankbüchse 41) und Maschinengewehren sowie aus 50 requirierten Privatschiffen, bewaffnet mit Maschinengewehren, total 60 Boote.



Die Mot Boot Det setzten sich personell aus orts- und seekundigen, meist hilfsdienstpflichtigen Leuten, die oft ihre eigenen Boote in den Dienst mitbrachten, und aus und voll militärisch ausgebildeten

Auszugstruppen, die aus den an den <Redit-Seen>> eingesetzten Armee-Einheiten entnommen wurden, zusammen.



In der Schlussphase des Krieges trat wieder der Schutz der Landesgrenze in den Vordergrund, da sich die kriegerischen Ereignisse der Schweizer Grenzen näherten. An den Grenzen drohten kriegerische Übergriff. Ferner drohte der unkontrollierte Übertritt von teilweise unerwünschten Flüchtlingen in grosser Zahl aus der Kampfzone oder Desserteuren welche über die Grenzseen auf schweizerisches Territorium übersetzten. Deshalb wurde im Jahre 1944 drei Mot Boot Det aus dem <Redit> abgezogen und für den Neutralitätsschutzdienst an den Boden-, Langen- und Luganersee verlegt. Für die Mot Boot Det entstanden hier ganz neue Aufgaben. Diese bestanden darin zu verhindern, dass fremde Truppen und Waffen über schweizerische Seeabschnitte transportiert werden konnten oder es mussten Flüchtlinge kontrolliert und in vorbestimmte Kontrollhäfen geleitet werden.

Der Zweite Weltkrieg war bereits beendet, als die schweizerische Kriegsflotte abgeliefert werden konnte und kam somit nicht mehr zum Einsatz. Für die Polizei- und Zollkontrollen wurden sie indessen gerne eingesetzt.

Der Schiffskommandoposten

Ein mobiler Kommandoposten des «Persönlichen Stabes des Generals» wurde auch für den Wasserweg eingerichtet. Eine Organisation wurde geschaffen, um mit requirierten Motorbooten und Nauen den Kommandoposten auf dem Vierwaldstättersee, dem Thuner- und Brienersee verschieben zu können.



Markus ist in dieser Sache skeptisch. Er meint, ob wir heute bei einem Konflikt viel besser dastehen würden als bei der Mobilmachung 1939 oder 1940. Gewisse Entscheide, Ereignisse und Anordnungen auf Stufe Landesregierung und Armeeführungen hinterlassen bei mir in einzelnen Bereichen jedenfalls gewisse Zweifel.

So habe ich in der Einleitung gesagt: «Ohne diese Mittel, in ihrer Gesamtheit, hätte unser Milizsystem über 150 Jahre nie funktioniert. Und das Tragische: Wir haben es aus den Augen verloren, wie der Assistenzdienst 2020 zeigte.»

Zu meiner Begründung: Bei der Mobilmachung 2020 zum Assistenzdienst, beschäftigten wir uns auf dem Waffenplatz Frauenfeld mit dem Thema Parkplätze für Privatfahrzeuge von einrückenden Wehrmännern. Diese mussten in Kasernennähe liegen, da es nicht mehr zumutbar ist, dass ein Wehrmann, der mit dem PW einrückt (?), 700m zu Fuss geht. Über die Führung der OE, Truppe etc. enthalte ich mich hier jeglichen Kommentars.

Für einmal ist die Zusammenfassung sehr ausführlich, da ich das ganze Manuskript von Markus erhalten habe. Herzlichen Dank nochmals für den tollen und lehrreichen Vortrag.

Kurt G.