

I. Die Schweizer Frauen melden sich zum Dienst

In diesem ersten Kapitel soll der Frage nachgegangen werden, wer eigentlich die Initiative für die Schaffung eines militärischen Frauenhilfsdienstes ergriffen hatte. War es die Eidgenossenschaft, die daran interessiert war, auch die Arbeitskraft der Frau in der Armee zu nutzen? Oder ging die Initiative vielmehr von den Frauen selbst aus? Welche Instanzen waren an der Diskussion um den Einsatz von Frauen in der Armee beteiligt, und wie stellten sie sich dabei ihre Rolle vor?

1. Das freiwilligen Damen-Automobilcorps

1.1. Eine Privatinitiative

Am 24. September 1938 erhielt der Kommandant der Offiziersschule der Motortransporttruppen, Oberst Ruf,²¹ folgenden Brief einer jungen Dame aus Basel:

»O E R I, Phyllis geb. 21. Juli 1917, Buergerin von Basel und von Zuerich meldet sich hiemit freiwillig zum Automobildienst.

Ich bin im Fahren von Wagen absolut sicher, und fahre einen großen Packard-Personen-Wagen meines Vaters schon seit 3 Jahren. Ich habe keinerlei Bedenken irgend eine Wagenmarke zu fahren, und wuerde auch Lastwagen fahren koennen.

Ich bin gesund und fuerchte keinerlei mit dem Dienst verbundene Strapazen. Eine Polizeibusse wegen fehlerhaftem Fahren oder gar wegen Unfall habe ich nie erhalten.

Darf ich Sie bitten mir zu sagen, ob meine Anmeldung im Bedarfsfalle Beruecksichtigung finden kann. Ich erinnere daran, daß bei der Entente in den Jahren 1916 bis zum Kriegsende zahlreiche Englaenderinnen beim Automobildienst in Frankreich Verwendung fanden.«²²

21. Ruf Ernst, von Basel und Murgenthal, *1886, Gymnasium und obere Realschule Basel, Studien in Basel, Heidelberg und Lausanne, von 1917-1926 im Generalstab, Instruktionsof Mot Trsp Trp 1918-1941, Chef Mot Trsp Trp 1941-1945, Chef Mot Fahrer Of Ausb 1945-1951. Jaun Rudolf, Der Schweizerische Generalstab, L'État-major général suisse, Volume VIII: Das Schweizerische Generalstabskorps 1875-1945, Eine kollektiv-biographische Studie, Basel und Frankfurt a. M. 1991, S. 304.

22. Phyllis Oeri an Oberst Ruf, 24.9.1938, BA, E 27/9352.

Die enthusiastische junge Frau vergaß auch nicht, zwei Referenzen für ihr fahrerisches Können anzugeben, nämlich ihren Vater und einen Garagenbesitzer in Basel. Bezeichnend ist auch, daß sie als Argument für ihr Begehren das Beispiel der Engländerinnen im Ersten Weltkrieg heranzog. Gerade in der Zeit unmittelbar vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges und in dessen Anfangsphase wurde in der Diskussion um die Schaffung eines militärischen Frauenhilfsdienstes oft auf den Einsatz von Frauen in der englischen Armee verwiesen. Später sollte dann die Rolle des Vorbilds von den finnischen Lottas übernommen werden, deren Einsatz im russisch-finnischen Winterkrieg in der Schweiz große Bewunderung hervorrief.²³

Wie aus Oberst Rufs Antwortschreiben herauszulesen ist, war Phyllis Oeri offenkundig nicht die erste junge Schweizerin, die von sich aus auf die Idee gekommen war, sich freiwillig für den Dienst in der Armee zu melden. Ruf vertrat jedoch die Meinung, daß Fahrerinnen nicht einzeln, sondern nur in ganzen Verbänden eingesetzt werden sollten. Er schlug vor, daß solche Verbände auf Initiative einer Damensektion der Automobilverbände geschaffen werden müßten. Diese freiwilligen Fahrerinnen würden sich sodann verpflichten, bestimmte, in einem Reglement noch festzulegende Verbindlichkeiten zu erfüllen. Darüber hinaus sei auch eine Sonderausbildung nötig. Ruf unterstrich, daß der Einsatz von Frauen als Hilfskräfte genau durchdacht werden müsse, und es daher noch länger dauere, bis Fahrerinnen in der Schweizer Armee eingesetzt werden könnten. Aus dem Schreiben wird jedoch klar, daß Oberst Ruf voll und ganz hinter dieser Sache stand und Oeris Anliegen unterstützte, indem er ihre Anmeldung an das Eidgenössische Militärdepartement, kurz EMD, weiterleitete.²⁴ Tatkräftige Unterstützung erfuhr Phyllis Oeri auch von ihrem Vater, der, unter Berufung auf Oberst Ruf, unverzüglich bei der Sektion Basel des Automobilclubs der Schweiz, kurz ACS, die Gründung einer Damensektion anregte.²⁵ Der Stein war nun sowohl von ziviler als auch militärischer Seite ins Rollen gebracht worden. Schon am 3. Oktober nahm der Waffenchef der Leichten Truppen in einem Schreiben an die Generalstabsabteilung zur freiwilligen Meldung von Phyllis Oeri wie folgt Stellung:

»Ich erachte es durchaus nicht als ausgeschlossen, daß Angehörige des Schweizer Damenautomobilclubs und sonstige über Fahrtüchtigkeit sich ausweisende

23. Im »Taschenkalender für die Frauen des schweizerischen Frauenhilfsdienstes« des Jahres 1941 findet sich unter dem Titel »Ein Buch, das jede FHD besitzen sollte« der Hinweis auf das Buch »Mit den finnischen Lottas« von Estrid Ott.

24. Oberst Ruf an Phyllis Oeri, 29.9.1938, BA, E 27/9352.

25. Jacob Oeri-Simonius an den Präsidenten des Automobilklubs, Sektion Basel, 30.9.1938, BA, E 27/9352.

weibliche Personen für den Dienst in der Armee, z.B. zur Führung von Fahrzeugen von Sanitäts-Kolonnen, beigezogen werden können. In der englischen Armee auf jeden Fall hat man in den Jahren 1914-18 mit Automobilfahrerinnen (angesichts der Achtung, die das weibliche Geschlecht in England genießt) nur die besten Erfahrungen gemacht.«²⁶

War die grundsätzliche Beurteilung der Eingabe zwar befürwortend, so mußte man sich auf Grund der letzten Bemerkung des Zitates fragen, ob sich das weibliche Geschlecht in der Schweiz wenn nicht weniger großer Achtung, so doch weniger Zutrauens erfreute als in England, zumindest was die ernsteren Seiten des Lebens betraf. Diejenigen Frauen, die bereit waren, in der Armee Dienst zu leisten, mußten später noch oft die Erfahrung machen, daß man eher geneigt war, ihnen Mißtrauen als Vertrauen entgegenzubringen, sowohl was die Motive ihrer freiwilligen Militärleistung als auch ihre Leistungsfähigkeit betraf.²⁷

Wenige Tage später erhielt Bundesrat Minger,²⁸ der damalige Chef des EMD, ebenfalls ein Schreiben, das dieselbe Angelegenheit betraf. Der Automobilclub hatte sich auf Anregung seines Mitglieds Jacob Oeri mit der Angelegenheit befaßt und befürwortete die Bildung eines freiwilligen Damen-Automobilcorps, besonders, da mangels männlichen Personals speziell im Sanitätsdienst weibliche Fahrer von großem Nutzen wären. Er erklärte sich bereit, die Organisation und die Durchführung zu unterstützen.²⁹ Bundesrat Minger beauftragte daraufhin die Generalstabsabteilung, den Vorschlag zu prüfen.³⁰ Diese hatte sich ihrerseits schon länger mit dem Gedanken befaßt, Frauen in den Hilfsdienst mit einzubeziehen; so schreibt sie in ihrer Stellungnahme an den Chef des Militärdepartementes:

*»Die Heranziehung weiblicher Hilfskräfte zu Gunsten der Armee, namentlich von Krankenpflegerinnen, Telefonistinnen, Fürsorgerinnen und Automobilistinnen beabsichtigen wir auf freiwilliger Grundlage im Rahmen der Hilfsdienstorganisation durchzuführen.«*³¹

26. Waffenchef der Leichten Truppen an Generalstabsabteilung, 3.1.1938, BA, E 27/9352.

27. Vaterlaus, E., Der FHD in unserer Armee im Aktivdienst 1939-1945, in: 25 Jahre Schweizerischer Militärischer Frauenhilfsdienst: Anfang, Entwicklung und Bewährung, Zürich 1964, S. 53.

28. Minger Rudolf, von Schüpfen, *1881, Landwirt und Politiker, Gründer und Führer der Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei (1918), ab 1919 Nationalrat, 1927/28 Nationalratspräsident, von 1929-1940 Bundesrat. Minger modernisierte als Vorsteher des EMD die Armee und warb erfolgreich für die allgemeine Unterstützung der bewaffneten Neutralität. Schweizer Lexikon in sechs Bänden, Band 4, Luzern 1992, S. 592.

29. Der ACS hatte schon vor und während des Ersten Weltkrieges freiwillige Automobilcorps organisiert.

30. Automobil-Club an Minger, 6.10.1938, BA, E 27/9352.

31. Generalstabsabteilung an EMD, 12.10.1938, BA, E 27/9352.

Im gleichen Schreiben wurde das EMD davon in Kenntnis gesetzt, daß der Entwurf für die neue Verordnung über den Hilfsdienst nun auch die Zulassung von Frauen vorsehe und bereits Vorbereitungen mit dem Automobilclub und dem Touring Club für die Bildung eines sogenannten »Automobilistinnen Corps« liefen. Die Generalstabsabteilung hatte also schon vor der privaten Initiative einzelner Frauen in Betracht gezogen, weibliche Hilfskräfte in der Armee zu verwenden, verfügte jedoch nur über vage Vorstellungen bezüglich der Form ihres Einsatzes. Zum damaligen Zeitpunkt schien keine separate militärische Organisation für Frauen vorgesehen zu sein, sondern lediglich die Integration in den bereits bestehenden Hilfsdienst.

1.2. Die Rolle der Automobilclubs

Wie aus einem Schreiben der Generalstabsabteilung an die Sektion Basel des Automobilclubs hervorging, war die Armeeleitung von Anfang an bestrebt, die Bildung eines freiwilligen Damenkorps nicht auf regionaler, sondern nationaler Ebene voranzutreiben, und arbeitete daher direkt mit der Zentrale des ACS in Bern zusammen.³² Letztere wurde sodann auch aktiv und ließ nach dem 25. Oktober 1938 ein Communiqué in der Presse veröffentlichen, in dem mitgeteilt wurde, daß nicht genügend Fahrer für die Armeedienste rekrutierbar seien, weshalb eine Erhebung durchgeführt werde, wie viele Frauen für diese Aufgabe verfügbar wären. Die Mitteilung enthielt die Aufforderung an die Frauen, sich bei den Sektionen zu melden und einen Frage- und Anmeldebogen auszufüllen.³³ Die ergänzenden Unterlagen, die den Interessentinnen danach zugestellt wurden, enthielten neben anderem auch folgende Information:

»Alle Frauen, deren Anmeldung berücksichtigt wird, müssen sich verpflichten, einen kurzfristigen Einführungs- und evt. Spezialkurs zu bestehen. Der Einführungskurs bezweckt, die Mitglieder des freiwilligen Damen-Automobilkorps mit den in einem Kriegsfall an sie herantretenden Arbeiten vertraut zu machen. Die auf diese Weise ausgebildeten Automobilfahrerinnen kämen in erster Linie zur Verwendung für den rückwärtigen Dienst (Sanitätstransporte, Evakuierung, Verpflegungs- und Verbindungsdienst).«³⁴

Im Fragebogen wurden nebst den üblichen Personalien Angaben zur Fahrpraxis, auch auf größeren Fahrzeugen wie Liefer- oder Lastwagen

32. Generalstabsabteilung an ACS Sektion Basel, 12.10.1938, BA, E 27/9352.

33. Brief des ACS an einen Redaktor, 25.10.1938, BA, E 27/9352.

34. Aufruf des ACS mit Fragebogen und Anmeldungsschein, undatiert, BA, E 27/9352.

verlangt. Man war ebenfalls daran interessiert, ob die Frauen in Besitz eines eigenen Fahrzeugs waren und ob dieses für die Verwendung zugunsten der Armee zur Verfügung stand. Mit ihrer Unterschrift verpflichtete sich die Freiwillige gemäß Fragebogen, »ihre Dienste als Automobilistin der Armee zur Verfügung zu stellen.«³⁵ Diese Formulierung und die ungenauen Angaben über Art und Ort der Verwendung der Freiwilligen bildete kurze Zeit später den Ansatzpunkt für die Kritik des Touring Clubs der Schweiz, kurz TCS. Er warf dem ACS vor, die Frauen müßten sich zur Erbringung einer Dienstleistung verpflichten, ohne über deren endgültige Bedingungen informiert zu sein. Auf Grund der in Aufruf und Fragebogen enthaltenen Angaben, konnte eine unvoreingenommene Frau nicht unbedingt erwarten, schlußendlich in eine militärische Formation von weiblichen Hilfsdienstpflichtigen eingeteilt zu werden. Dieser Punkt ist insofern von Bedeutung als es sich im Verlauf des Krieges zeigte, daß bei einem Teil der Schweizer Frauen offensichtlich ein gewisser Widerwille bestand, als Angehörige der Armee und in Uniform Dienst zu leisten.³⁶

Der Aufruf hatte verschiedene Konsequenzen. Auf politischer Ebene veranlaßte er Nationalrat Henri Vallotton³⁷ zu einer »*motion sur la défense nationale*«, in der er vom damaligen Generalstabschef, Oberstkorpskommandant Labhart,³⁸ Auskunft über den Aufruf des ACS verlangte.³⁹ Vallotton fragte an, ob und warum die verantwortlichen Militärbehörden ihre Zustimmung dazu erteilt hätten und ob man nicht eine Liste von nicht dienstpflichtigen Männern erstellt habe, die in erster Linie für solche Dienste hätten mobilisiert werden können. Ganz offensichtlich war er damals der Meinung, daß man Frauen nicht in militärische Angelegenheiten hineinziehen, sondern erst einmal sämtliche verfügbaren Männer für solche Aufgaben aufbieten sollte. Diese Haltung erfuhr später durch seine persönlichen Einblicke in den Einsatz der finnischen Lottenbewegung eine

35. Ebenda, BA, E 27/9352.

36. Gegen Ende des Krieges führte man den Mangel an Freiwilligen für den Sanitäts-HD unter anderem darauf zurück, daß sich viele Samariterinnen nicht in den Frauenhilfsdienst einteilen lassen wollten. Zentralvorstand des Schweizerischen Samariterbundes an Bundesrat Kobelt, 27.6.1944, BA, E 27/9355.

37. Vallotton Henri, *1891, Dr. iur., Anwalt, Nationalrat, Nationalratspräsident 1939, später Schweizer Botschafter in Schweden. Who's who in Switzerland including the Principality of Liechtenstein 1950/1951, (Hg.) Dr. H. und E. Girsberger, Zürich 1952.

38. Labhart Jakob, von Steckborn, *1881, Kantonsschule Frauenfeld und Studium an den techn. Hochschulen in Charlottenburg und München. Im Generalstab von 1916-1940, Chef der Generalstabsabteilung von 1936-1945, Generalstabschef 1939-1940. Jaun, Der Schweizerische Generalstab, S. 208-209.

39. Henri Vallotton an Generalstabschef Oberstkorpskommandant Labhart, 27.10.1938, BA, E 27/9352.