Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 66 (1991)

Heft: 9

Artikel: Die Eisenbahn und das Militär

Autor: Hofstetter, Edwin

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-714961

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: 12.12.2025

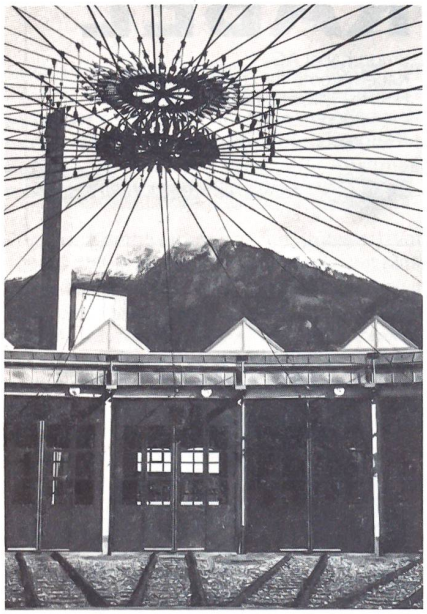
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Eisenbahn und das Militär

Von Edwin Hofstetter, Frauenfeld

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Rhätische Bahn (RhB) luden im letzten Quartal des vergangenen Jahres Vertreter der militärischen Verwaltung, Chefs von Armeemotorfahrzeugparks, Leiter von Heereseinheitsbüros sowie Kommandanten und Administratoren von militärischen Schulen zur eisenbahntechnischen Studienfahrt im Raume der Eisenbahnbetriebsgruppe (ab 1991 Eisb Betr Rgt 3) ein. Unter den eingeladenen Pressevertretern war auch der Schweizer Soldat dabei.

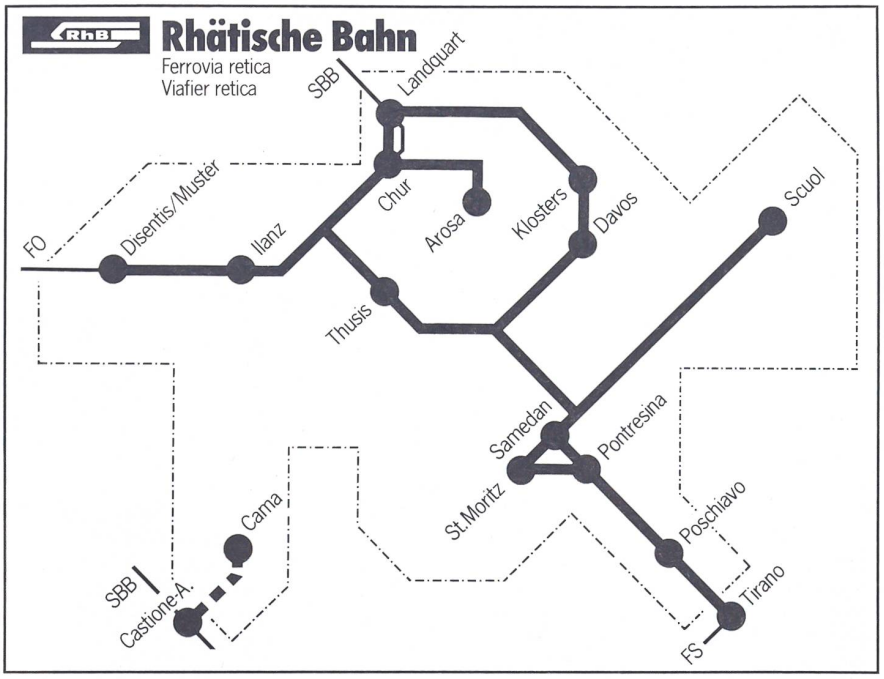
Nach einer Fahrt in reservierten Wagen nach Landquart wurden die Gäste von Dr Gregor Beuret, Direktor des SBB-Kreises 3, und vom Direktor der RhB, Silvio Fasciati, begrüsst. Oberst Beuret ist militärisch Kommandant des Eisb Betr Rgt 3. Gewissermassen als Einstieg in die aufwendige Arbeit für den Unterhalt und



Fahrleitungsspinne über der Drehscheibe zu den Depotzufahrten in der Hauptwerkstätte der RhB in Landquart.

die Sicherheit des Rollmaterials wurde unter kundiger Führung die **Hauptwerkstätte der RhB in Landquart** besucht. Diese Werkstätte beschäftigt 143 Angestellte und bildet 36 Lehrlinge aus. Von den rund 200 000 Arbeitsstunden jährlich werden ungefähr 30% für Normalrevisionen, rund 18% für Reparaturen und etwas mehr als die Hälfte für Teilerneuerungen, Umbauten sowie Arbeiten für Dritte aufgewendet. Die Hauptwerkstätte ist zusammen mit weiteren sechs Depots für 1532 Schienenfahrzeuge zuständig. 375 Kilometer ist die Gesamtlänge des RhB-Netzes (Meterspur).

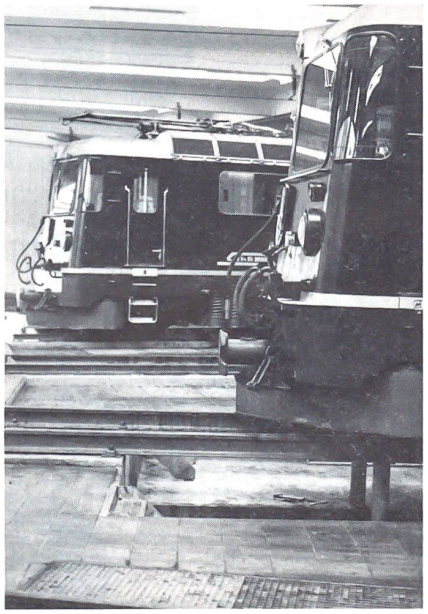
Während der Fahrt zum nächsten Ziel, Davos Platz, orientierte der geschäftsführende Direktor der Schweizerischen Speisewagengesellschaft, Suad Sadok, welcher auch der Gastgeber im Speisewagen der RhB war.



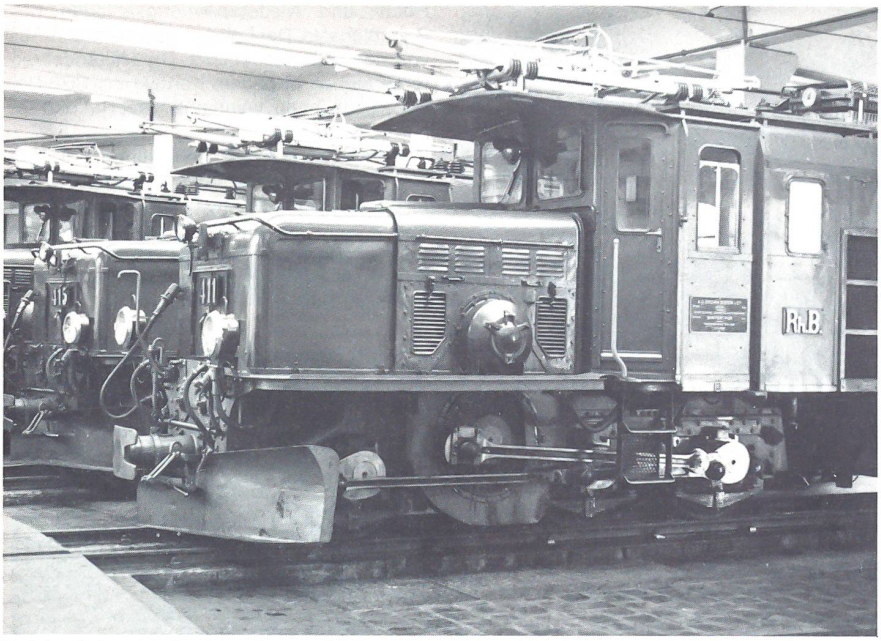
Die Palü-Kompanie

Entscheidende Impulse für die heutige Gebirgsausbildung in unserer Armee sind vor und während des Zweiten Weltkrieges von der damaligen Gebirgsbrigade 12 ausgegangen. Den eigentlichen Grundstein dazu legte der legendäre Major Charles Golay aus Pontresina, der im Jahre 1939 die Gebirgstauglichkeit seiner Truppe mit der Besteigung des Piz Palü unter Beweis stellte. Dieser repräsentative Filmquerschnitt über die Frühzeit der Gebirgsausbildung ist nun auch als Videokassette erhältlich und kann beim Kdo Geb Div 12, Postfach 34, 7007 Chur, bestellt werden (Verkaufspreis ca 30 Franken).
Die Filmaufnahmen sind Dokumente aus der allerersten Zeit des Farbfilms in unserem Land. Helikopter standen dazu noch keine zur Verfügung, und die Filmleute mussten mit ihrer schweren Ausrüstung zu Fuss der Truppe ins Gebirge voraus- und nacheilen. Waffeneinatz durfte damals mit Ausnahme der Lawinenbekämpfung nicht gefilmt werden. Im Film sind daher nur die zu diesem Zweck eingesetzten Minenwerfer, Handgranaten und Versuche mit einer schwedischen Gewehrgranate zu sehen. Aber nicht nur filmisch, sondern auch ausbildungsmässig fallen die dargestellten Szenen in eine Pionierzeit. Im Friedensdenken zwischen den beiden Weltkriegen hatten es freiwillige Ausbildungszweige in unserer Armee schwer. Nur ein verschwindend kleiner Teil der Offiziere wurde in vereinzelten Kaderkursen auf Ski und noch seltener auf den Gebirgsdienst im Sommer vorbereitet. Trotz dieser schmalen Basis sind die in den ersten Jahren des Aktivdienstes erreichten Ausbildungsfortschritte erstaunlich.
Der Videofilm ist keine umfassende Darstellung der damaligen Gebirgsausbildung, sondern ein Dokument der zu der Zeit geforderten und erbrachten Leistungen, wobei auch einige fröhliche Szenen aus dem Dienst in den Bergen nicht fehlen.
Die Ausrüstung der «Palü Kp» sowie Videokassetten sind im Museum Alpin in Pontresina zu besichtigen.

In der historischen «Grossen Stube» im Rathaus Davos hiess der Landammann Dr Luzius Schmid die Gäste willkommen und stellte sein Land und seine Leute der Landschaft Davos vor. Mit einem Film «Gebirgsdienst im Engadin von 1936 bis 1943» führte uns Adj Uof aD Franz Schärer in die Zeit des harten und entbehrungsreichen Einsatzes der Palü-Kompanie zurück. Schärer war selber in der Palü-Kp.
Herr Rolf E Wild, Hauptabteilungschef Verkauf der SBB Kreis III, dankte für die gute Zusammenarbeit mit den militärischen Kommandostellen. Für die SBB sei die Armee in ihrer Gesamtheit ein wichtiger und interes-

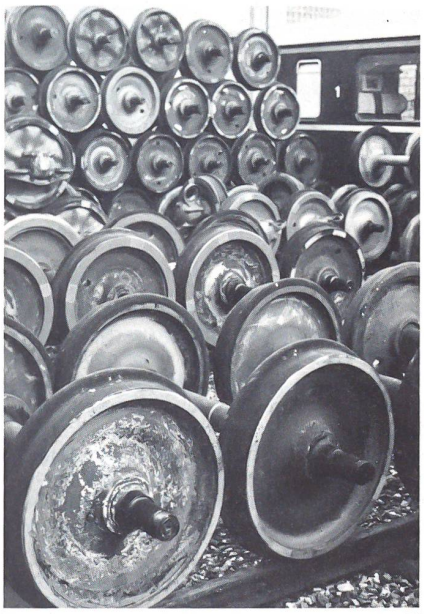


Die auf dem Stammnetz der RhB eingesetzten Ge 4/4 II bei den Revisionsarbeiten.

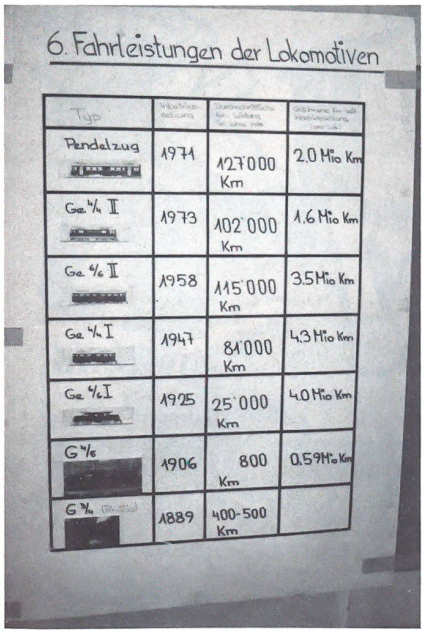


Drei der fünf noch in Betrieb stehenden Güterzugslokomotiven Ge 6/6 I. Im Volksmund werden sie auch Krokodile oder C-C-Lok genannt. In den Jahren 1921 bis 1925 wurden 15 «Krokodile» beschafft. Dabei blieb das damalige Braun bis heute.

santer Geschäftspartner. In zehn Jahren konnten seit 1980 die Transportleistungen mehr als verdoppelt (70 Mio Franken im Jahr) werden.
Welches sind die **Leistungen der Bahnen für die Armee?** Der Marschbefehl als Fahrausweis und das Urlaubsbillett zu Fr 5.– lenken die Armeeangehörigen vermehrt auf die Bahn und tragen wesentlich zur Unfallverhütung bei. Mit einem guten Fahrplanangebot sowie Vereinbarungen über Einrückungs- und Entlassungszeiten hilft die SBB mit, den Trend zur Benützung des öffentlichen Verkehrs ab und zu den Truppenstandorten zu verstärken. Bei Übungen aller Art unterstützen die Bahnen bei der Vorbereitung und Durchführung, so bei geschlossenen Truppen- und Materialtransporten, Verladeübungen und dem Einsatz von Gepäck- und/oder Güterwagen für besondere Aktionen, wie z B bei Überlebensübungen.
Bei der **Gesamtverteidigung** spielt die Bahn eine sehr wichtige Rolle. Als Beispiele seien hier die Mobilmachung der Armee oder von Teilen davon, Truppenverschiebungen, Versorgungstransporte, Sanitätszüge sowie Transporte für die wirtschaftliche Landesversorgung und den Zivilschutz genannt. Die RhB kann 2 San Eisb Z in Betrieb nehmen. Dazu gehören die Vorbereitungen für den Notbetrieb beim Ausfall der Energie und automatischer Stellwerkanlagen. Die betriebseigenen Anlagen müssten von der bewaffneten Bahnpolizei geschützt werden. Soldaten der Eisb Genie Abt müssten zerstörte Geleise und Fahrleitungen reparieren können. Der Kriegsbetrieb würde bedeuten, dass alle staatlichen und konzessionierten Transportunternehmungen dem Armeekommando unterstellt werden. Die Umstellung auf die Aufgaben des Militäreisenbahndienstes würde dadurch erleichtert, dass im Friedens- und Kriegsbetrieb die gleichen Leute die «Hebel» bedienen.
Die Fahrt im Salonwagen der RhB via Klosters nach Landquart ging im angeregten Gespräch über die erhaltenen Eindrücke nur zu rasch vorbei. Mit **dem Dank** für die gut organisierte Führung und die vielseitigen Orientierungen wurde in Landquart Abschied genommen.



Ersatzteillager für die RhB.



6. Fahrleistungen der Lokomotiven

Typ	Inbetriebsetzung	Durchschnittliche Km-Leistung im Jahre 1988	Gefahrene Km seit Inbetriebsetzung (Km Total)
Pendelzug	1971	127'000 Km	2.0 Mio Km
Ge 4/4 II	1973	102'000 Km	1.6 Mio Km
Ge 6/6 II	1958	115'000 Km	3.5 Mio Km
Ge 4/4 I	1947	84'000 Km	4.3 Mio Km
Ge 6/6 I	1925	25'000 Km	4.0 Mio Km
G 4/6	1906	800 Km	0.59 Mio Km
G 3/4 (Rhätia)	1889	400-500 Km	

Die Fahrleistung der von der RhB seit 1889 in Betrieb genommenen Lokomotiven. In der zweiten Kolonne von rechts ist die durchschnittliche Jahresleistung von 1988 aufgeführt. Ganz rechts erkennt man die durchschnittlich pro Lok total gefahrenen Kilometer seit der Inbetriebsetzung.

Erste vollwertige Eisenbahnsappeure im Intensivtraining

Rekruten beim Gleisbau und Mastenklettern

Von Arthur Dietiker, Brugg

Bis letztes Jahr rekrutierte sich der Militäreisenbahndienst (MED) mehrheitlich aus Hilfsdienstpflichtigen (HD) und zu einem kleineren Teil aus Bediensteten der Eisenbahnunternehmungen. Nach Aufhebung des HD-Status durch das eidgenössische Parlament wurde dieser Dienstzweig aufgewertet und als vollwertiger Bestandteil den Genietruppen zugeteilt (Eisb G Abt).
Als «HD» wurden früher die Eisenbahnsoldaten in zweiwöchigen Einführungskursen auf dem Waffenplatz Bure (JU) ausgebildet. Jetzt sind sie in kleiner Kompaniestärke Bestandteil der Brugger Genie-Rekrutenschule. Ihre allgemeine soldatische Grundausbildung erhalten die MED-Rekruten wie die anderen *«Fakultätskollegen»* in Brugg. Für die Fachausbildung steht ihnen zwischen dem SBB-Stationsgebäude Effingen und dem Nordportal des Bözbergtunnels ein hervorragend geeigneter Geländestreifen zur Verfügung. Und dort oblagen die ersten vollwertigen «Eisenbahnsappeure» seit zirka Mitte März ihrem ersten Intensivtraining.

Ausbildungsziel

Der Militäreisenbahndienst soll nicht nur imstande sein, nach einem kriegerischen Ereignis zerstörte Gleis- und Fahrleitungsanlagen raschmöglichst wieder herzurichten. Es ist auch denkbar, bei zivilen Katastrophen und/oder grossen Unfällen die Dienste der Eisenbahnsappeure zu beanspruchen. In Effingen lernen die Rekruten den Gleisbau von Grund auf, inklusive Kurvenbau, Weichenbau,