Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 11 (1945)

Heft: 8

Artikel: 10 Jahre Luftschutz bei der SBB

Autor: Moll, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-363122

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: 23.08.2025

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

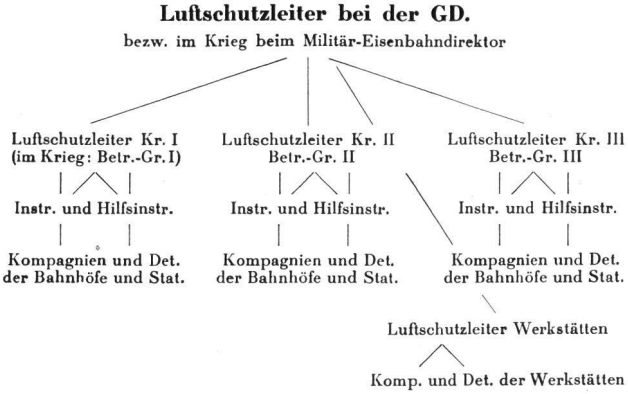
Neutronen herabzusetzen. Da es sich vorübergehend um eine Anlagerung des Neutrons handelt, also Uran 236 entsteht, wird dieser Vorgang durch geringe Geschwindigkeit der Neutronen begünstigt. Wie diese Schwierigkeiten gemeistert wurden und wie es schliesslich gelang, die Reaktion einzuleiten und im gewollten Moment sich abspielen zu lassen, bleibt wohl noch einige Zeit Geheimnis der Forscher, die diese erstaunliche Leistung vollbracht haben. *L.*

10 Jahre Luftschutz bei den SBB

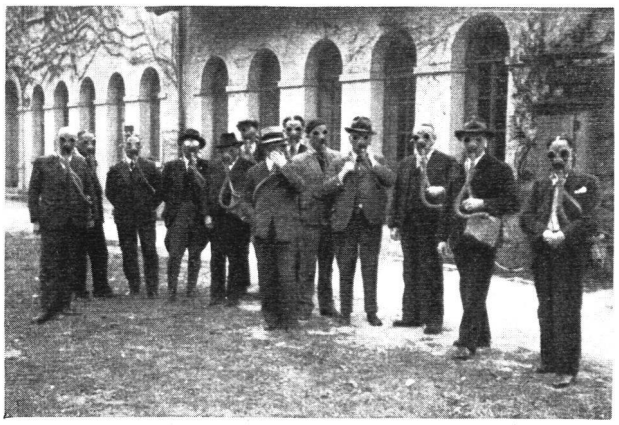
Von **Hptm. Werner Moll,** Luftschutzleiter Betr. Gr. II, Luzern

In den ersten Tagen des April jährte es sich zum zehntenmal, dass eine Anzahl Beamte der SBB mit den Aufgaben des Luftschutzes in Berührung kam. 23 Herren der Generaldirektion und der drei Kreise wurden an einen ersten Instruktionskurs vom 2.—5. April 1935 in Wimmis abgeordnet. Allen Teilnehmern war dieses Fachgebiet vollständig fremd und auch die zu erwartenden Aufgaben waren für uns noch ganz in Dunkel gehüllt. Die in den seither verflossenen zehn Jahren im Luftschutzdienst geleistete Arbeit verdient gewiss einen kurzen Rückblick.

Auf Grund der von der Generaldirektion am 26. April 1935 erlassenen grundlegenden Instruktion betr. den passiven Luftschutz bei den Bundesbahnen wurde mit der Arbeit begonnen. Das Instruktionskorps war in folgender Weise organisiert:



Als erstes wurden die Luftschutzpläne und die Mannschaftsverzeichnisse erstellt und der Materialbedarf für alle luftschutzpflichtigen Bahnhöfe, Stationen, Kraft- und Unterwerke, Werkstätten und Lokomotivdepots ermittelt. Im Frühjahr 1936 fanden zweitägige Instruktionskurse für die Dienststellenleiter der luftschutzpflichtigen Organisationen statt. Bei diesem Anlasse wurden auch die Wanderausstellungen der A + PL besucht und deren Vorführungen mit Interesse verfolgt. Das Jahr 1937 zeichnete sich hauptsächlich durch die Ausrüstung des Luftschutzpersonals mit Gasmasken aus. Für das Anpassen und die Anleitung im Gebrauche derselben waren sehr viele Instruktionen notwendig. Niemand konnte sich recht mit diesem neuen Gerät befreunden und die Ueberwindung des persönlichen inneren Widerstandes bot manche Schwierigkeit. Die Masken wurden damals noch auf den grösseren Bahnhöfen zen-



Gasmaskeninstruktion.

tralisiert gelagert, um eine einwandfreie Wartung sicherzustellen. Die Gerätewarte erhielten ihre Ausbildung in besonderen Kursen. Gleichzeitig begann man mit der Ausbildung der Sanitätsmannschaft durch Beschickung von Samariterkursen. Im gleichen Jahre fanden auch die ersten Verdunkelungsübungen statt. Damals glaubte niemand, dass es einmal möglich sein werde, während nahezu vier Jahren mit totaler Verdunkelung oder mit nur wenigen, besonders bewilligten Erleichterungen einen friedensmässigen Eisenbahnbetrieb durchzuführen. Und doch kann die Zeit der Verdunkelung vom 4. November 1940 bis 12. September 1944 als sehr verkehrsintensiv bezeichnet werden.

Das Jahr 1938 stand im Zeichen der Brandbekämpfung und Entrümpelung. Entrümpelungsbefehle und Kontrollen führten zu mancher unliebsamen Auseinandersetzung. Wir vermehrten in besonderem Masse die Feuerwehrausrüstungen (Schlauchmaterial, Eimerspritzen und weitere Zubehör).

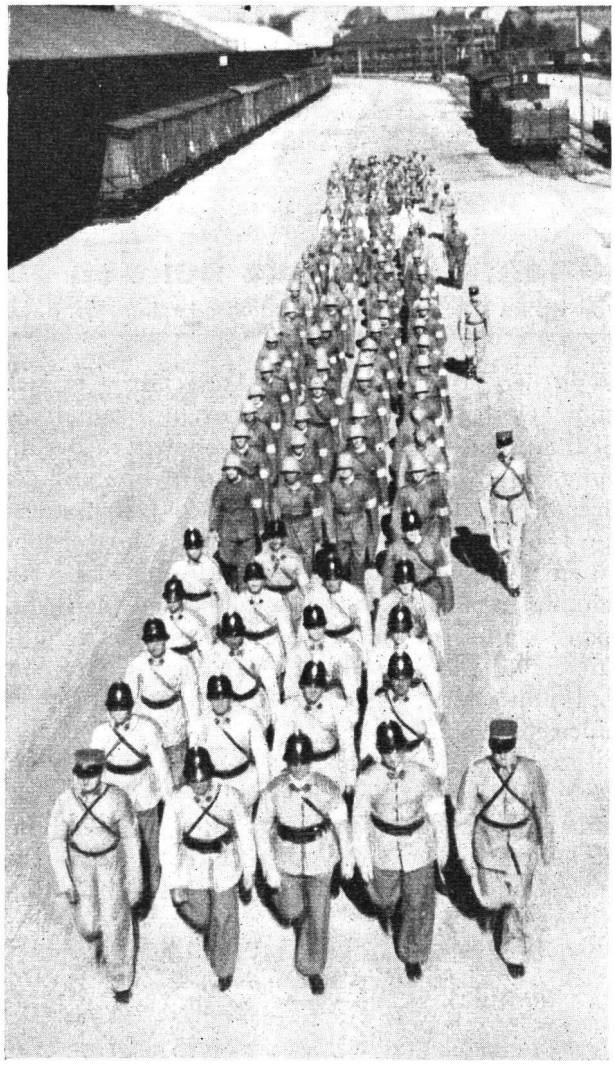
Der bevorstehende Krieg machte sich schon anfangs 1939 bemerkbar. Die Vorbereitungen für die Erstellung von Schutzräumen wurden getroffen. Nach der Mobilisation vom 2. September 1939 mussten die in den Luftschutzplänen festgelegten Schutzräume unverzüglich hergerichtet werden. In aller Eile entstanden Deckenverstärkungen, Splitterwehren, Notausgänge und gasdichte Abschlüsse.

Mit der Mobilisation wurden die SBB als militärische Organisation in die Armee eingereiht. Die militärische Oberleitung lag nun in der Hand

des Militäreisenbahndirektors und der drei Betriebsgruppendirektoren, entsprechend den drei Kreisen. Gleichzeitig wurden auch die privaten Transportanstalten deren Kommando unterstellt und damit auch die Luftschutzorganisationen dieser Bahnen und Dampfschiffgesellschaften. Bis dahin bestanden bei den Luftschutzorganisationen der Bahnen noch keine militärischen Kader. Es gab nur Luftschutzleiter und Dienstchefs. Von den früheren Bahnhoffeuerwehren her waren in verschiedenen Bahnhöfen einige Offiziere und Unteroffiziere in den Luftschutz übergetreten. Doch reichte dieses Kader nicht aus. Die kriegerischen Ereignisse liessen bald erkennen, welch grosse Aufgaben einer Luftschutztruppe im Ernstfalle erwachsen. Eine Truppe ist aber trotz allem guten Willen ohne gut ausgebildetes Kader nicht einsatzbereit. Der Militäreisenbahndirektor verfügte daher die Einführung der militärischen Grade auf Grund des DR 39 bzw. 41. In intensiv durchgeführten Kaderkursen mussten nun die Gradierten zu Kommandanten, Zug- und Gruppenführern ausgebildet werden.

Seither musste alljährlich ein bestimmtes Pensum an Instruktionen, Kursen und Uebungen von den Bahnluftschutztruppen durchgearbeitet werden. In immer grösserem Masse liessen wir die Offiziers- und Unteroffiziersaspiranten an den entsprechenden Schulen und Kursen der A + L teilnehmen. Wenn wir heute die Arbeit einer Bahnluftschutzkompagnie verfolgen, so können wir mit dem in der relativ kurzen Ausbildungszeit erreichten Stand zufrieden sein. Dabei ist hervorzuheben, dass ein grosser Teil der Ausbildungsarbeit in der freien Zeit, sehr oft nach reichlich angestrengtem Tagewerk, geleistet werden musste. Anlässlich der alljährlich zweimal durchgeführten kombinierten Uebungen wurde die Einsatzbereitschaft der Bahnluftschutztruppen erprobt. Sehr oft fanden solche Uebungen in Verbindung mit den Ortsluftschutzeinheiten statt, wobei sich eine gute Zusammenarbeit herausbildete.

Die praktische Bewährung unserer Bahnluftschutztruppen zeigte sich anlässlich der Bombardierungen von Schaffhausen, Basel und Zürich und bei den Beschiessungen von Chiasso und Kleinhüningerhafen.



Aufmarsch.
Diese Abbildung zeigt uns mit dem Bildchen über die Gasmaskeninstruktion zusammen deutlich, wie aus dem Verein eine Truppe wurde. Sie könnten ebensogut der Entwicklungsgeschichte der örtlichen Luftschutztruppen entnommen sein.

Die Einsatzbereitschaft und der gute Stand der Ausbildung unserer Kompagnien und Detachemente sind für alle, die an der Entwicklung und dem Aufbau derselben im Laufe der Jahre mitgearbeitet haben, eine grosse Genugtuung.

Grossraumflugzeuge im zukünftigen Weltluftverkehr

Von **Heinrich Horber, Frauenfeld**

In jüngster Zeit häufen sich die Fragen über die Gestaltung des interkontinentalen Luftverkehrs immer mehr. Alle Staaten sind eifrig bestrebt, die durch den Krieg jäh zerrissenen Fäden des bereits vor Kriegsausbruch weitumsponnenen Weltluftverkehrsnetzes wieder zu festigen. Insbesondere in den USA und in Grossbritannien sind diese Probleme heute überaus aktuell, um möglichst rasch bessere Luftschnellverbindungen zu engerem Kontakt und engerer Zusammenarbeit aller Länder herbeizuführen.

In erster Linie stehen vor allem hinsichtlich Klärung der Fragen des interkontinentalen Weltluftverkehrs die technischen Probleme, die mit der Durchführung eines Grossraumluftverkehrs zusammenhängen.