Zeitschrift: Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile
Herausgeber: Schweizerischer Zivilschutzverband
Band: 16 (1969)
Heft: 4

Artikel: Der Betriebsschutz der SBB
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-365577

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: 15.12.2025

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

Der Betriebsschutz der SBB

Am 1. Januar 1963 ist das

Bundesgesetz über den Zivilschutz

in Kraft getreten. Dieses Gesetz bezweckt den Schutz, die Rettung und die Betreuung von Personen und den Schutz von Gütern im Falle bewaffneter Konflikte und Katastrophen. Ihm sind auch die Bundesbahnen unterstellt. Sie haben deshalb in ihren Betrieben mit einer Belegschaft von mindestens 100 Personen und in kleineren Betrieben, sofern es im öffentlichen Interesse liegt oder wenn der Betrieb besondere Gefahren mit sich bringt, Betriebsschutzorganisationen aufzustellen.
Zur Hilfeleistung an Verletzte und zur Bekämpfung von Bränden haben nun aber die Bundesbahnen von jeher besondere Massnahmen getroffen. Bei Um- und Neubauten sind die zum Schutze des Personals und der Reisenden nötigen Schutzräume geschaffen worden. Trotz diesen Massnahmen wurden die Bundesbahnen durch die Unterstellung unter das Zivilschutzgesetz vor grosse neue Aufgaben gestellt. In erster Linie war die in den dreissiger Jahren geschaffene und seither nie mehr aufgehobene Organisation des Eisenbahn-Luftschutzes zu überprüfen, neu als «Betriebsschutz» zu bezeichnen und weiterzuführen. Als die Bundesbahnen im Jahre 1963 die so aufgezogene Organisation dem Bundesamt für Zivilschutz vorstellten, teilte dieses der Generaldirektion unter anderem mit, der Betriebsschutz der Bundesbahnen sei ausgezeichnet organisiert, und er habe sich bewährt.

Als ausgesprochen zivile Organisation

ist der Betriebsschutz SBB nicht mehr dem Militäreisenbahndirektor, sondern dem Generalsekretariat unterstellt. Bei der Generaldirektion und bei jeder Kreisdirektion bestehen Betriebsschutzleitungen. Alle Funktionäre des Betriebsschutzes besorgen ihre Arbeiten im Nebenamt, ausgenommen der Chef der Betriebsschutzstelle der GD sowie der Betriebsschutzleiter des Kreises I. Diese sind hauptamtlich angestellt. Es ist damit zu rechnen, dass auch in den Betriebsschutzleitungen der Kreise II und III früher oder später hauptamtliche Betriebsschutzleiter ernannt werden.
Sämtliche organisatorischen und administrativen Vorschriften über den Betriebsschutz sind in einem Reglement zusammengefasst.
Neben zahlreichen andern Punkten muss in der neuen

Organisation des Betriebsschutzes

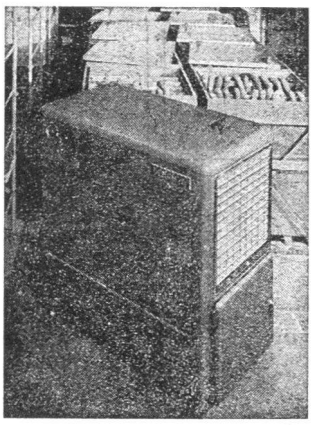
auch die Frage der Zusammenarbeit mit den örtlichen Organisationen des Zivilschutzes genau geregelt werden. Dies ist grundsätzlich nichts Neues, hat doch die Generaldirektion bereits im Jahre 1941 mit einem «Allgemeinen Zirkular» verfügt, die SBB-Feuerwehren hätten sich bei Brandausbruch in einer Ortschaft im Notfall der Ortsfeuerwehr zur Verfügung zu stellen oder Feuerwehrmittel aushilfsweise abzutreten. Dabei hat es selbstverständlich auch die Meinung, dass die SBB-Feuerwehren gegebenenfalls auch auf nachbarliche Hilfe zählen können. Aber auch unter dem neuen Zivilschutzgesetz haben die Bundesbahnen grundsätzlich keine Aufgaben übernommen, die nicht in ihren Aufgabenkreis, sondern in denjenigen einer örtlichen Schutzorganisation fallen.

Nach Gesetz haben die Bundesbahnen im Betriebsschutz folgende Dienste zu bestellen:

a) Alarm, Beobachtung, Verbindung
b) Feuerwehr
c) Technischer Dienst
d) Sanität

Von der Pflicht, in einer **örtlichen** Schutzorganisation Dienst zu leisten, ist das Personal der eidgenössischen Betriebe befreit.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass die SBB einen **Tunnelrettungszug** besitzen.



Feuchtigkeitsschäden vermeiden

- mit Hilfe von PRETEMA-Elektro-Entfeuchtern DEHUMYD
- Schutz von Holz- und Mauerwerk, Installationen und eingelagertem Material
- für jede Temperatur und Raumgrösse
- BZS- und SEV-geprüft
- praktisch wartungsfrei
- ohne Zusatz von Chemikalien
- unverbindliche und kostenlose Beratung
- Fabrikation und Vertrieb

PRETEMA AG, 8903 Birmensdorf/Zürich
Telefon 051 95 47 11

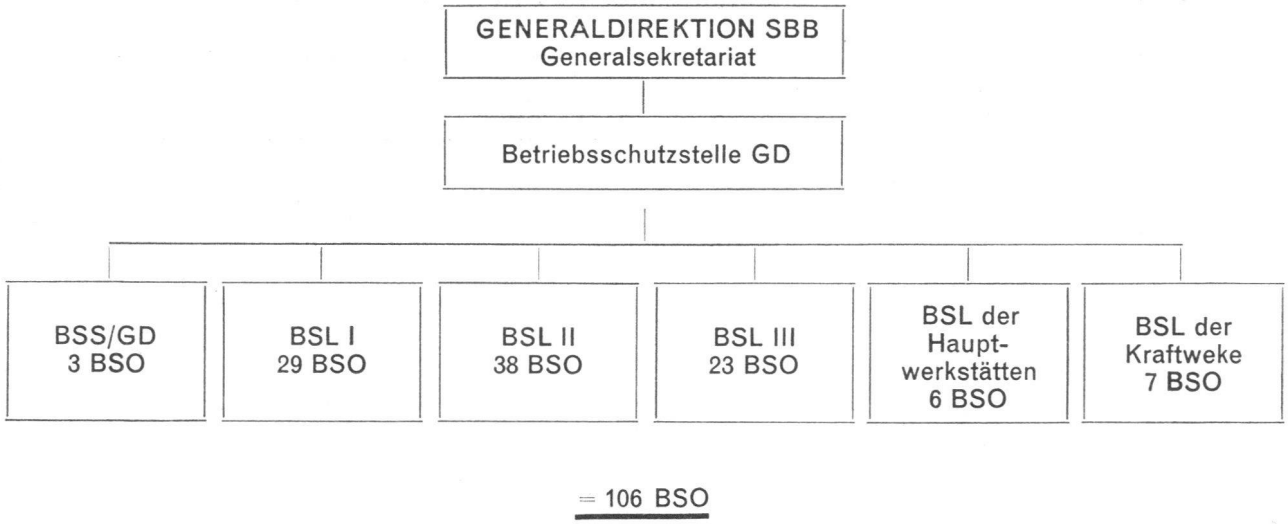
Zivilschutz ist Selbstschutz

Jährlich rund zwei Millionen Franken für den Betriebsschutz der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Betriebsschutz bei den SBB geht auf die Anfänge des schweizerischen Eisenbahnwesens zurück. Die Feuerlöschordnung der Gotthardbahn datiert aus dem Jahr 1892

1. Organisation

106 Betriebe verfügen heute über Betriebsschutzorganisationen (BSO). Darunter fallen alle wichtigen Bahnhöfe, alle Hauptwerkstätten und Kraftwerke sowie alle Unterwerke.
Im Betriebsschutz eingeteilt sind rund 4000 Mann. Es ist vorgesehen, zusätzlich auf allen Dienststellen mindestens eine Hauswehr aufzustellen.



Die Betriebsschutzleitungen der Kreise haben ihren Bereich in Instruktionsbezirke mit zugeteilten Instruktoren aufgeteilt (I = 5, II = 5, III = 4).

2. Ausbildung

Die Chefinstruktoren und BSO-Chefs grosser Betriebe wurden vom Bundesamt für Zivilschutz ausgebildet. Alle übrigen Funktionäre werden von der SBB selber ausgebildet.

Heute sind ausgebildet

Total 80 Chefinstruktoren für:

— Kriegsfeuerwehr
— Pionierdienst
— Sanitätsdienst
— Hauswehr (Gebäudechefs)
— Verwaltungsdienst

17 Sanitätsinstruktoren
33 Materialwarte
13 Rechnungsführer
143 Betriebsschutzchefs
213 Gasschutzgeräteträger
145 Motorspritzenmaschinisten

Art. 10.

Die Abteilungschefs führen den unmittelbaren Befehl über ihre Abteilungen.

Die Chefs der Spritzen- und Hydrantenabteilungen organisieren nach Maßgabe der Spezialinstruktion die Spritzenbedienungen, die Hydrantenabteilungen, die Mannschaften zur Bedienung von Spezialapparaten (Anihilatoren, Extinkteure, Eberhard'sche Löschmasse etc.) mit Rücksicht auf die auf der betreffenden Station vorhandenen Löschgerätschaften.

Sie bezeichnen die Spritzen- und Hydrantenchefs und deren Stellvertreter, sowie die Wendrohrführer; sie leiten die Instruktion der Mannschaft und kommandieren bei Brandfällen die Löscharbeiten.

Der Chef des Rettungskorps führt die Kontrolle über den Bestand seines Korps, überwacht und leitet die Instruktion und kommandiert im Brandfalle die Rettungsarbeiten.

Übungen.

Art. 11.

Die gesamte Bahnhoffeuerwehr ist jährlich mindestens ein Mal zu einer Inspektion und gemeinsamen Übung zu versammeln.

Außerdem hat der Kommandant der Feuerwehr Spezialübungen der einzelnen Abteilungen nach Bedarf anzuordnen.

Das Löschkorps hat jährlich mindestens drei Übungen (wovon eine im Winter nach starkem Schneefall) abzuhalten.

Der Kommandant erläßt die Aufforderungen auf dem Dienstwege und verfügt diejenigen Dispensationen, welche mit Rücksicht auf den Betriebsdienst erforderlich sind. Übungsweise kann das Korps auch durch Allarmierung besammelt werden.

Die Übungen sind in der Regel auf Sonntag morgens zu verlegen. Dienstliche Ruhetage entbinden nicht von der Verpflichtung zur Teilnahme an Übungen der Feuerwehr.

Pflichtige, welche ohne genügende Entschuldigungen ausbleiben, sind der Oberbetriebsinspektion zur Bestrafung zu verzeigen.

Allarmierung.

Art. 12.

Bei Ausbruch eines Brandes im Bahnhof selbst oder in dessen unmittelbarer Nähe wird allarmiert: durch ununterbrochenes Läuten der Bahnhofglocke, fortgesetzte lange Stöße

Auszug aus der Feuerlöschordnung der Gotthardbahn aus dem Jahre 1892, wo noch strenge Bräuche herrschten, Schutz und Hilfe für den Katastrophenfall bereits gut durchorganisiert waren.

Dienste einer BSO:

Alarm und Uebermittlung
Feuerwehr, einschliesslich schwerer Gasschutzdienst
Technischer Dienst
Sanität

Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen erlässt jedes Jahr ein Ausbildungsprogramm. Darin wird die Ausbildung wie folgt geregelt:

— Kurse
— Uebungen
— Rapporte
— Konferenzen

Die Organisation von Grundkursen zur Ausbildung von Vorgesetzten und Spezialisten ist Sache der Generaldirektion.

Die Kreisdirektionen führen die Kaderkurse sowie Kurse und Uebungen für die Mannschaften durch.

Die Kreisdirektionen organisieren Rapporte mit den Instruktoren.

Die Betriebsschutzstelle der Generaldirektion führt mit den Betriebsschutzleitungen Konferenzen durch.

3. Material, Ausrüstung

Die Aufwendungen für Material betragen durchschnittlich im Jahr *rund eine halbe Million Franken.*

Alle BSO sind mit Feuerwehr- und Sanitätsmaterial ausgerüstet.

62 BSO besitzen eine oder mehrere Motorspritzen modernerer Konstruktion, davon 20 BZS. Die Ergänzung der Ausrüstung geht planmässig weiter.

34 BSO verfügen über Atemschutzgeräte. Die Ausrüstung weiterer BSO ist geplant.

In Göschenen steht ein zweiteiliger Tunnelrettungszug mit Rettungswagen und Löschwagen bereit. Er wird durch Personal der BSO bedient.

In sämtlichen Betrieben (rund 850) befinden sich moderne Feuerlöscher mit verschiedenen auf die Brandklassen abgestimmten Löschmitteln (Schaum, Löschstaub, Kohlensäure).

Im laufenden Jahr wird mit der Abgabe des Pioniermaterials begonnen. Die schon vorhandenen Materialsortimente werden auf Grund der Bedürfnisse der Materialliste des Zivilschutzes ergänzt.

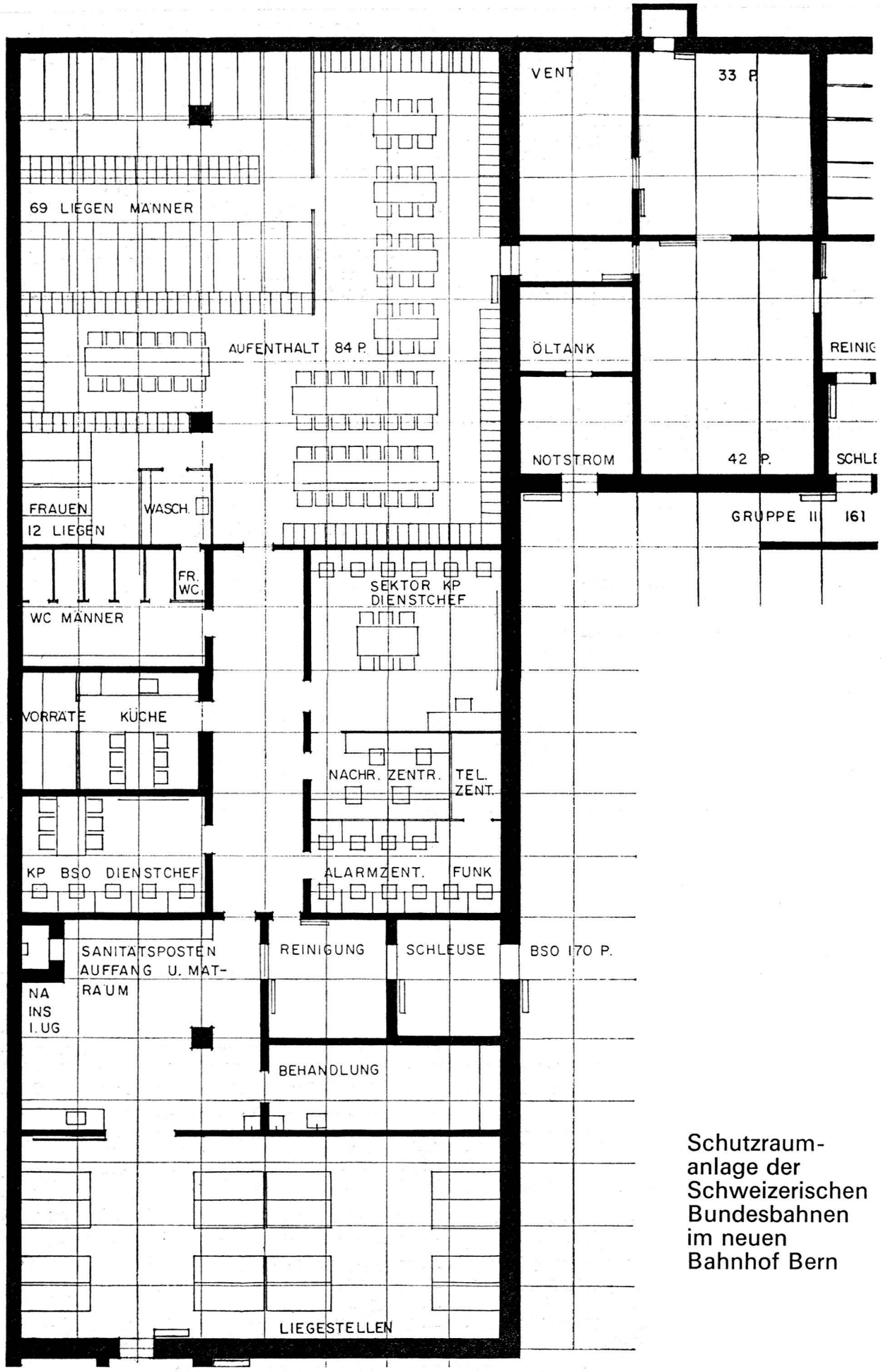
Jeder Kreis besitzt heute sein Materialmagazin mit ausgebildeten Materialwarten. Der Unterhalt und die Kontrolle der Handfeuerlöscher wird grösstenteils mit eigenen Leuten besorgt.

In den betriebsschutzpflichtigen Betrieben sind besondere Feuerwehr- und Betriebsschutzlokale vorhanden, die auch über das notwendige Sanitätsmaterial verfügen. Sämtliches Material steht im Katastrophenfall auch den örtlichen Schutzorganisationen bzw. den Feuerwehren zur Verfügung, sofern es von der BSO/SBB nicht selber gebraucht wird. Oberste Instanz eines Betriebes mit BSO ist der Dienststellenleiter.

4. Finanzen

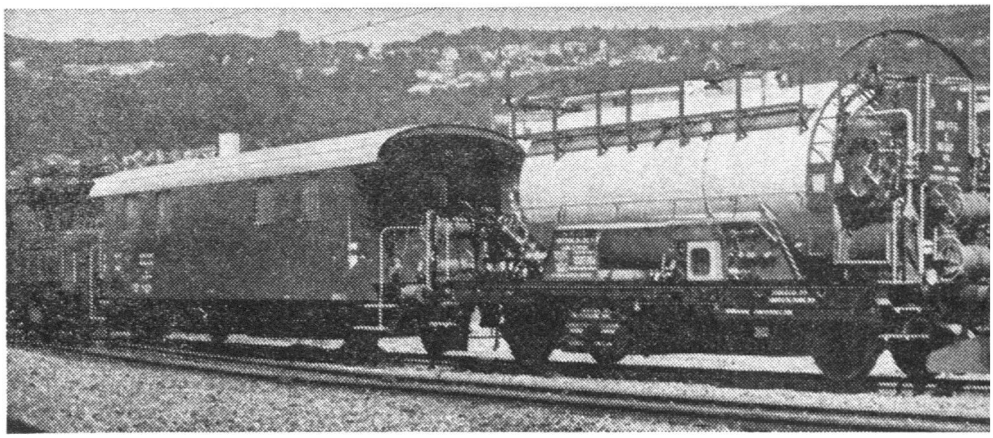
Die Bundesbahnen stellen den Betriebsschutzleitungen alljährlich einen Gesamtbetrag von rund 2 Millionen Franken zur Verfügung. Dieser Betrag wird für folgende Zwecke verwendet:

— Kurse und Uebungen
— Materialbeschaffung, Unterhalt
— Persönliche Ausrüstung
— Unterhalt der Schutzräume
— Brandschutzeinrichtungen
— Verdunkelungseinrichtungen



Schutzraum-
anlage der
Schweizerischen
Bundesbahnen
im neuen
Bahnhof Bern

Der Tunnel-rettungs-zug der SBB



Der Tunnelrettungszug, der in Göschenen stationiert ist, setzt sich aus dem Triebfahrzeug, dem Rettungswagen und dem Tanklöschwagen zusammen. In erster Linie ist er zur Brandbekämpfung und für Rettungsarbeiten in Tunneln mit vergifteter Luft gebaut worden. Anlass zum Bau dieses Zuges gab die Katastrophe im Rickentunnel vom 4. Oktober 1926, wo bei Rettungsarbeiten neun Mann einer Kohlenoxydvergiftung zum Opfer fielen. Der Zug ist ein Prototyp. Der Bau weiterer Züge ist also vorgesehen.

Triebfahrzeug

Als Traktionsmittel für den Lösch-, und Rettungszug kommen die in der Nähe der Tunnel stationierten Zweikrafttraktoren (Tem) mit einer Minimalleistung von 350/175 PS in Frage. Mit Hilfe eines solchen diesel-elektrischen Fahrzeuges kann der rund 60 t schwere Rettungszug auf der Tunnelrampe des Gotthards, Seite Göschenen (6 ‰ Steigung) mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 25 km/h verkehren.

Der Rettungswagen

Seine Bauart entspricht im wesentlichen einem normalisierten Dienstwagen. Er wird für den Hin- und Rücktransport der Rettungsmannschaft sowie zur Aufnahme von etwa 50 geretteten Personen eingesetzt. Der Wagen ist eingerichtet für 36 Sitzplätze und 12 Liegeplätze oder für 36 Liegeplätze und 12 Notsitze und mit genügend vielen Anschlüssen für Pressluftmasken. Die eingebaute Pressluft-Atmungsanlage reicht aus zur Versorgung von 50 Personen in Ruhelage während rund 3 Stunden, Pressluftvorrat total 153 000 l Atemluft. Mit Hilfe einer eingebauten Kompressoranlage mit VW-Motor-Antrieb kann die im Einsatz verbrauchte Luft ausserhalb des Tunnels sofort wieder ergänzt werden. Zur weiteren Ausrüstung gehören ferner noch mobile Atemschutzgeräte für die Rettungsmannschaften und 60 Pressluftmasken für gerettete Personen sowie

Hitzeschutzanzüge	Leitern
Funkgeräte	Sanitätsmaterial
Handfeuerlöscher	Wolldecken
Rettungsbretter	automatische Wiederbelebungsgeräte

Der Tanklöschwagen

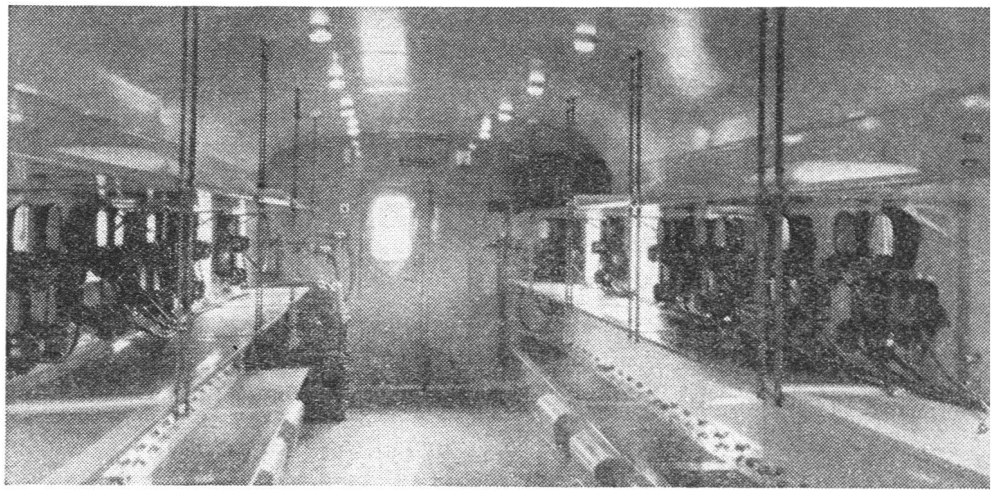
ist ein umgebauter Kesselwagen mit einem Inhalt von 18 000 l Wasser und mit aufmontierter Hochdruck-Motorspritze, 2 Luftschaumextraktbehältern mit total 800 l Inhalt und 2 Löschstaubgeräte mit 500 kg Löschstaub. Er verfügt ferner über einen eigenen Pressluftvorrat von 54 000 l Atemluft für das Bedienungspersonal im Ernstfalleinsatz.

Der Tanklöschwagen dient folgenden Zwecken:

— Erzeugung eines Hochdruckwassernebels, womit das Einfahren in gefährdete Tunnel und das Vorrücken bis zum Brandobjekt ermöglicht werden soll;
— Hochdruckwasserstrahl zum Ablöschen von Feuer;
— Entwicklung von schwerem Luftschaum zum Löschen von festen und flüssigen Bränden;
— Einsatz von Löschstaub.

Als weitere Ausrüstungsgegenstände sind ferner vorhanden:

Reserveschaumextrakt
verschiedene Handfeuerlöscher
Eimerspritzen
Löschsand
Strahlrohre
800 m Feuerwehrschlauch
Rettungsleinen und Hilfsstricke
Batterie-Handlampen und Scheinwerfer
Erdungsstangen für die Fahrleitung
Mannschaftswerkzeug usw.



Blick in das Innere des Tunnelrettungszuges