

Zeitschrift: Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile
Herausgeber: Schweizerischer Zivilschutzverband
Band: 37 (1990)
Heft: 7-8

Artikel: Szenario : Zugsbrand im Simplon-Tunnel
Autor: Baumann-Lerch, Silvia
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-367977>

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: 23.02.2026

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

Übung mit dem Briger Lösch- und Rettungszug

Szenario: Zugsbrand im Simplon-Tunnel

Die Wahrscheinlichkeit von Eisenbahnunglücken ist klein. Gross jedoch ist das Spektrum theoretischer Ereignisse. Die SBB sind auf Unfall-Möglichkeiten vorbereitet: Mit minutiösen Notfallplanungen und entsprechenden Einrichtungen. «Zivilschutz» war bei einer Übung im Simplontunnel dabei.

Sechzehn Männer in orangefarbenen Schutzanzügen und Gummistiefeln sitzen im Notfallzug. Ein Löschwagen und ein Rettungswagen werden – in dieser Reihenfolge – von einer stromunabhängigen Diesellokomotive vom Depot Brig Richtung Simplontunnel

Silvia Baumann-Lerch

geschoben. Die Wehrleute im Zug sind beschäftigt: Atemschutzgeräte werden bereitgestellt, Funkgeräte geprüft. Die Köpfe verschwinden unter gelben Helmen, die Hände in Handschuhen. Rohrführergürtel werden geschnallt.

Die anwesende Equipe der Briger Betriebswehr – ein Viertel aller Eingeteilten – ist per Telefonalarm zum Einsatz aufgeboden worden. nur soviel wissen sie: In der linken Röhre ist «bei Kilometer 5» des fast zwanzig Kilometer langen Tunnels ein mit Heizöl beladener Kesselwagen entgleist.

Schnellangriff, Rettungen, Grossangriff

Im Zug sitzen auch Sicherheitsfachleute aus Deutschland und eine für Sicherheitsfragen beim Kanaltunnel verantwortliche Delegation von Briten. Mit Interesse verfolgen sie, welche Hilfsmassnahmen in der Schweiz für Notfälle in Tunnels vorgesehen sind. Wir lassen uns auf der Fahrt die Einrichtungen erklären und erfahren, dass der Lösch- und Rettungszug (LRZ) möglichst nahe am Unfallort, aber doch ausserhalb der Gefahrenzone stehen bleiben wird.

Dann beginnt der spannendste Teil der Übung: Ein Teil der Leute setzt sich zwecks Erkundung der Lage ab, andere entnehmen dem «Schlund» des Löschwagens Leitungen und starten mit Wasser und Schaum einen Schnellangriff, um die drohende Brandgefahr zu bannen. Die Szenerie im dunklen Tunnel wird mit Flutlicht von der Plattform des Löschwagens ausgeleuchtet. Schliesslich wird noch ein Grossangriff demonstriert: Zwei – hinten und vorne auf dem Dach montierte – Wasserwerfer bespritzen das Unfallobjekt mit je 2400 Liter Wasser pro Minute.

Evakuierung Verletzter

Während die Feuerwehrmänner die Befehle von Einsatzleiter René Ruppen ausführen, lassen wir Zuschauer uns

vom Briger Betriebswehrkommandanten Gilbert Amoos über die Rettungsmöglichkeiten ins Bild setzen. Allfällige Verletzte würden in einem Ernstfall im Rettungswagen betreut, erfahren wir. Unter anderem stehen hier sechzig Anschlüsse für Atemmasken zur Verfügung; sie sind direkt an die unter dem Zug montierten Pressluftflaschen angeschlossen. Da der Löschwagen autonom funktioniert, kann er im Ernstfall abgekoppelt werden; die Lok könnte somit mit dem Rettungswagen den Tunnel verlassen, ohne dass dadurch die Lösch- und allenfalls weitere Rettungsaktionen beeinträchtigt würden.

Telefone, Nischen, Stollen

Unfälle in Tunnels können dramatisch und tragisch ausgehen, denn wegen der engen Raumverhältnissen kann sich ein Brand besonders schnell ausweiten. In kürzester Zeit entsteht zudem giftiger Rauch, der sich kaum verflüchtigen kann.

Wir (Zaungäste) interessieren uns deshalb auch für die diversen baulichen Sicherheitsmassnahmen im Tunnel: Für Notrufe steht bei jedem Tunnelkilometer ein Telefon bereit. In Abständen von 50 Metern befinden sich Austausch-Nischen und alle 200 Meter existieren – als mögliche Fluchtwege – Querstollen, welche die beiden Tunnelröhren verbinden.

Stets einsatzbereit

Zurück im Bahnhof wird uns noch der Hydroschild vordemonstriert. Der riesige Wasservorhang kühlt ab; im Ernstfall würde er Flammen zurückhalten und Funkenwurf verhindern. Unverzüglich machen sich sodann die orangen Betriebswehrleute ans Retablieren: Neben den Aufräumarbeiten gilt es vor allem, auch die angebrauchten Reserven von 44 000 Liter Wasser

und 1000 Liter Schaumextrakt wieder zu ergänzen.

Die Komposition aus Tanklösch- und Rettungswagen steht stets einsatzbereit auf einem Nebengeleise im Depot. Zehn Minuten (nachts), beziehungsweise 18 bis 25 Minuten (tagsüber) verstreichen erfahrungsgemäss, bis der Zug abfahrtsbereit ist. Soviel Zeit wird gebraucht, bis die benötigte Besatzung an Bord ist. Die Leute der Betriebswehr, die übrigens alle in der Lage sind, die Löschplattform zu bedienen, sind in den verschiedensten Betriebszweigen des Bahnhofs Brig tätig.

Auch bei Waldbränden

Ursprünglich waren die 1977 dem Betrieb übergebenen Lösch- und Rettungszüge (zwölf stehen in der ganzen Schweiz verteilt im Einsatz) speziell für Unfälle in Tunnels gedacht. Ernstfallmässig sei der Notfallzug im Simplon bisher noch nie zum Einsatz gekommen, berichtete der Leiter der Betriebswehrstelle SBB, Heinz Bürki. Der letzte Unfall in diesem Tunnel liegt 21 Jahre zurück. Verletzte gab es beim damaligen Brand im TEE Lemano glücklicherweise keine; die Leute wurden nach Iselle evakuiert.

Die Notfall-Schienenkomposition wird heute auch als Unterstützung der lokalen Feuerwehren eingesetzt. Der LRZ leistet nützliche Dienste etwa bei Bränden in Gebäuden nahe an der Bahnlinie; ganz speziell bewährt sich der Löschzug überdies bei Wald- und Böschungswäldern. Neben den zwölf jährlichen Tunnelübungen nimmt die Besatzung des Spezialzugs deshalb regelmässig auch an gemeinsamen Übungen mit der städtischen Feuerwehr und mit der Chemiewehr teil.

Interne Ausbildung

Ausbildung und hierarchische Strukturen der Betriebswehr entsprechen weitgehend denjenigen von Feuerwehren. Die (nebenamtlichen) SBB-Betriebswehr-Instruktoren durchlaufen Kurse des Schweizerischen Feuerwehrverbandes. Die interne Ausbildung von Kader und Mannschaft erfolgt in den Zivilschutzzentren Villeneuve, Erstfeld und Bütschwil; sie basiert auf Feuerwehr- und Zivilschutzgrundlagen.

Anmerkung: Die allgemeinen Schutz- und Rettungskonzeptionen der SBB sind in «Zivilschutz» Nr. 6 vom SBB-Betriebswehrstellenleiter Heinz Bürki ausführlich dargestellt worden. Dort wurden auch Details zu Einrichtungen der Lösch- und Rettungszüge sowie über weiteres Material, personelle Bestückung der Organisation, Alarmierungspläne und Ausbildung erläutert. ▢

Lob für SBB-Notfallplanung

Die neuen Notfallzüge der deutschen Bundesbahnen seien den schweizerischen Modellen bezüglich Ausrüstung und Einrichtungen zwar weit überlegen, erkannten die deutschen Sicherheitsfachleute. Sie zeigten sich indessen nicht nur beeindruckt von der Demonstration, sie stellten auch fest, die Einsatzmittel genügen vollkommen.

Auch die englische Delegation, welche sich im Hinblick auf den Channel-Tunnel mit Notfallplanung befasst, lobte den Einsatz im Simplon.

Zurzeit wird die Unterquerung des Ärmelkanals in drei 50 Kilometer langen Tunnelröhren realisiert. Zwei Tunnels werden dereinst für einen richtungsgetrennten Bahnverkehr zur Verfügung stehen. Dazwischen entsteht ein geleisefreier Sicherheitsstollen. Das Jahrhundertwerk soll 1993 in Betrieb genommen werden. In Spitzenzeiten werden alle drei Minuten Eisenbahnzüge durch die Tunnels brausen! Bis zu acht Züge werden gleichzeitig in jeder der Röhren verkehren.