

Der Militäreisenbahndienst MED

Autor(en): **Hofmann, Roald**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **97 (2022)**

Heft 11

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1045850>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Militäreisenbahndienst MED

Der Dienstzweig Militäreisenbahndienst der jüngeren Zeit bestand zunächst aus fünf, später aus drei Eisenbahnregimentern. Sie stellten unter anderem den militärischen Bahnbetrieb und die Infrastruktur sicher.

Roald Hofmann, Chur, Senior Consultant Sicherheit / Risikomanagement Rhätische Bahn

Die neugegründete Schweizerische Bundesbahnen SBB im Jahre 1902 konnten auch die militärischen Aspekte deutlich effizienter regeln als bislang mit dem sogenannten eidgenössischen Stabsbüro unter Oberst Hermann Siegfried.

Das Stabsbüro war nicht nur für Koordination der militärischen Nutzung der Bahninfrastruktur, sondern auch für deren vorzubereitende Zerstörung federführend zuständig.

Parallelstrukturen

Das Kommando des Militäreisenbahndienstes MED rekrutierte sich aus einem Teil der für den Bahnbetrieb verantwortlichen Kadermitarbeitern der Generaldirektion mit entweder dem obersten Betriebsleiter oder einem Generaldirektor als Kommandant MED.

Dem Kommando MED unterstellt waren die Eisenbahn Betriebsgruppen entsprechend der Anzahl der Kreisdirektionen. Anfänglich waren es deren fünf, dann deren drei Betriebsgruppen.

Das Kommando der Eisenbahn Betriebsgruppen (Eisb Betr Gr), später die drei Eisenbahn Regimenter 1-3, rekrutierte sich analog der zunächst fünf, dann drei SBB- Kreisdirektionen, aus einem Teil der für den Bahnbetrieb und dessen Unterhalt verantwortlichen Kadermitarbeitern der Kreisdirektionen.

Transportbedürfnisse per Bahn

In den Heereseinheiten waren je nach deren Grösse und der transportlogistischen Herausforderungen eine unterschiedliche Anzahl Eisenbahnoffiziere (Eisb Of) eingeteilt.

Deren Aufgabe bestand darin, die Kommandanten in den bahntechnischen Belangen für das Lösen grösserer Trans-

portbedürfnisse zu beraten. Sie arbeiteten ebenfalls in enger Zusammenarbeit mit den Arbeitskollegen in der Generaldirektion, respektive in den Kreisdirektionen der SBB sowie der BLS und den Meter-spurbahnen.

Da die organisatorisch starken und in der SBB - dem Prinzip des Föderalismus folgend - über eine hohe Eigenständigkeit verfügenden Kreisdirektionen nicht nur für den Betrieb des Zugverkehrs, sondern auch für den Unterhalt des Rollmaterials und der Infrastruktur zuständig waren, lag es nahe, die dort vorhandene Fachkapazität auch für die Bereiche «Notreparaturen kriegsbedingt beschädigter Infrastruktur (Fahrbarmachung)» und «vorbereitete Zerstörung» beizuziehen.

Diese wurde ebenfalls den drei Eisenbahnregimentern organisiert und die personelle Basis durch den Heranzug Hilfsdienstpflichtiger aus der Baubranche, respektive den Zulieferern der SBB zu verstärken.

Diese Formationen waren somit in der Lage, die Bahninfrastruktur dank der Fachkompetenz in den Bereichen Gleisbau, Fahrleitung/Energieversorgung, Brückenbau sowie Sicherungsanlagen beim Vorhandensein allfälliger kriegsbedingter Beschädigungen fachmännisch zu reparieren. Je nach Umfang und Grad der Beschädigungen innert kürzester Zeit war die Infrastruktur wieder befahrbar. Zunächst mit reduzierter Geschwindigkeit.

Brückenbau

Für das Spezialgebiet Brückenbau sind durch das vorsorgliche Beschaffen und dem dezentralisierten Einlagern von Hilfsbrücken günstige Voraussetzungen für ein rasches Handeln geschaffen worden.

Eine dieser Hilfsbrücken vom Typ Modell 1936 ist 2002 bei der Rhätischen Bahn RhB auf der Berninalinie zum Einsatz gekommen, als es darum ging, die wegen des Abrutschens der bergseitigen Fundamente vom Einsturz bedrohte Cavagliasco-Brücke mitten in der Sommersaison kurzfristig zu ersetzen.

Fahrbare Unterwerke und Dieselloks

Zur Stärkung des ebenfalls kritischen Faktors der Energieversorgung sind fahrbare Unterwerke beschafft worden, die im Bedarfsfall beim Ausfall einer ortsfesten Anlage der SBB durch das Anschliessen an eine vorbeiführende Hochspannungs-Übertragungsleitung für das Sicherstellen der Stromversorgung hätten beigezogen werden können.

Ebenfalls in Zusammenhang mit der Traktionsstromversorgung steht die Beschaffung vierachsiger Diesellokomotiven bei der SBB sowie bei den beiden Meter-spurbahnen MGB und RhB. Zur Aufrechterhaltung einer fahrdrahtunabhängigen Traktionsreserve und als Ersatz für die infolge des Fortschreitens der Elektrifizierung der SBB in den 50er- und 60er-Jahren zunehmend wegfallenden Dampflokreserve, hat sich das VBS an der Beschaffung leistungsfähiger und für den Streckendienst geeigneter normalspuriger und meterspuriger Dieselloks im Umfang von zwischen 50 und 60 Prozent des Beschaffungspreises beteiligt.

Ausbildung

In den Wiederholungskursen sind mit den Verbänden der Eisenbahnregimentern Übungen zur Wiederinstandsetzung von Bahninfrastruktur durchgeführt worden, so zum Beispiel auch als Beihilfe bei Stationsumbauten. Teilweise ist auch eine internationale Zusammenarbeit geübt worden.

So haben unter anderem das Eisenbahn Genie Regiment I der französischen Streitkräfte und das schweizerische Pendant der Kreisdirektion Lausanne in einer gemeinsamen Übung in den 90er-Jahren im RhB Bahnhof Versam-Safien unter lau-



Damit der Transport von Armeematerial und Truppen auf den Schienen funktionierte, waren in den Einheiten des Heeres, je nach deren Grösse und der transportlogistischen Herausforderungen, eine unterschiedliche Anzahl Eisenbahnoffiziere (Eisb Of) eingeteilt.

fendem Betrieb mehrere Weichen und einen Teil der Abstellgleisanlagen ersetzt.

Ein ganz besonderer Einsatz haben die militarisierten Unterhaltsformationen im gleichen Zeitraum zugunsten des Knappenvereins Gonzenbergwerk erbracht. Dabei ging es darum, unter äusserst schwierigen Verhältnissen rund 2 km Gleisanlagen mit 60 cm Spurbreite im beengten Zugangsstollen des heute nurmehr museal genutzten ehemaligen Eisenbergwerks Gonzen bei Sargans zu erneuern.

Katastrophenhilfe-Einsatz

Im Oktober 2000 kam es in der Geschichte des Militäreisenbahndienstes wohl zum einzigen Katastrophenhilfe-Einsatz zugunsten ziviler Behörden.

Heftige Regenfälle vom 14. und 15. Oktober verursachten im Wallis schwere Unwetterschäden, die Gemeinde Condo wurde fast vollständig in Mitleidenschaft gezogen. 13 Tote waren zu beklagen. Auch

die Bahnstrecken diverser konzessionierter Bahnunternehmen wurden stark in Mitleidenschaft gezogen.

Der Bahnverkehr im Wallis musste fast gänzlich eingestellt werden. Die SBB stellten ein Gesuch um Unterstützung der Armee. Der Zufall wollte es, dass das Eisenbahnregiment 1 (rgt chf 1) im Oktober ohnehin zum Wiederholungskurs einrücken musste. Das Eisenbahnregiment 1 wurde zur Behebung der Schäden an den Gleisanlagen und der Bahninfrastruktur eingesetzt.

Vom Kriegs- zum Taktfahrplan

Unter dem geheimnisumwitterten Begriff «Kriegsfahrplan», kurz KF genannt, versteckte sich nichts anderes als eine Art Vorläufer des heutigen Taktfahrplans. Es ging damals im Hinblick auf grosse Material-, Truppen- und Massentransporte darum, die vorhandene Streckenkapazität möglichst optimal und effizient auszunutzen

zen und die Züge demnach mit einer einheitlichen Geschwindigkeit und in einem einheitlichen zeitlichen Abstand von 20 Minuten zueinander verkehren zu lassen.

Dank diesem fahrplanmässigen Grundgerüst war es bei einer relativ kurzen Vorlaufzeit möglich, regional oder gar gesamtschweizerisch eine sehr grosse Transportkapazität bereitzustellen.

Interessant ist, dass die Idee dieses Fahrplankonstrukts derart lange in den Archiven schlummerte, bevor es von einer kleinen, verschworenen Gruppe äusserst engagierter Kadermitarbeiter der Generaldirektion der SBB aufgegriffen und auf den Fahrplanwechsel 1982 als «Taktfahrplan» aufgearbeitet und damit das öV-Angebot in der Schweiz geradezu revolutioniert und in breiten Kreisen der Bevölkerung populär gemacht hat.


Aufhebung der Eisb Rgt

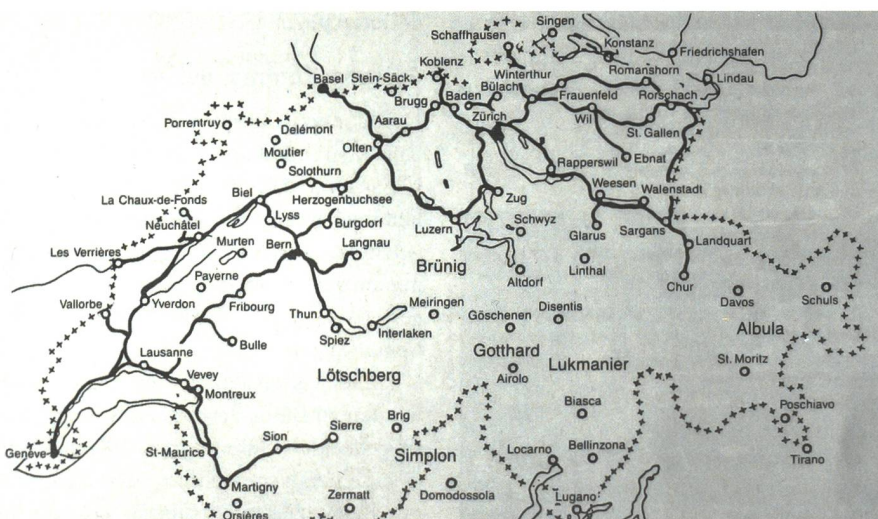
Im Rahmen der den veränderten geopolitischen Realitäten Tribut zollenden Um- und Abbaureorganisationen der Armee (A95) und der Armee XXI sind sowohl der Stab MED wie auch die für das Wiederinstandstellen kriegsbedingt beschädigter Eisenbahninfrastruktur vorgesehenen Truppenkörper per 31.12.2003 ersatzlos aufgehoben worden.

Heute wird im Rahmen des Schutzes kritischer Infrastrukturen festgestellt, dass der Schutz der für das volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Funktionieren der Schweiz unverzichtbaren Bahninfrastruktur eher bloss ansatzweise und auf dem Papier geregelt ist.

Handlungsbedarf

Das bedeutet, dass echter Handlungsbedarf angesagt ist. Diese Herausforderung kann nur im Verbund mit dem Hauptauftrag der Armee, primär der Verteidigung unseres Landes, nur mit einer substanziellen Aufstockung der heutigen Truppenbestände gemeistert werden.

Nachdem vorab im Transportwesen der material- und fahrzeugstarken Truppenverbänden das zunehmend fehlende Bahnwissen festgestellt worden ist, haben sich die Armee und die SBB 2010 auf ein Beibehalten der Funktion der Eisb Of und eine Wiedereinführung des Stabes MED verständigt. Die Fachführung des MED liegt heute beim Kommando Operationen. 



So sah die Schweizer Eisenbahninfrastruktur Ende des 19. Jahrhunderts aus. Vieles war schon vorhanden. Der Gotthardtunnel jedoch noch nicht. Ab dem 20. Jahrhundert entwickelte sich die Infrastruktur rasant weiter.