

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 167 (2001)
Heft: 4

Artikel: Das Eisenbahnregiment 1 im Katastrophenhilfe-Einsatz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-67277>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

Das Eisenbahnregiment 1 im Katastrophenhilfe-Einsatz

Der grosse Regen

Die schweren Regenfälle, die am 14. und 15. Oktober 2000 das Wallis heimsuchten, führten auch auf dem Eisenbahnnetz zu grössten Schäden. Entgegen der Tragik der Ereignisse in Gondo fanden die Schäden der Bahnanlagen ausserhalb der Fachkreise wenig Echo. Doch zeitigten diese Schäden für die betroffenen Bahngesellschaften und deren wichtigsten Kunden teilweise existenzbedrohende Wirkungen.

Hans Rudolf Hauri

Der Bedarf an rascher und starker Unterstützung zur Instandsetzung war insbesondere vor dem Wintereinbruch vielfältig begründet, wie die folgenden beiden Beispiele zeigen:

■ Der Unterbruch der SBB-Strecke zwischen Brig und Visp führte dazu, dass die LONZA-Werke nicht mehr versorgt werden konnten. Ein mehrtägiges Aussetzen der Versorgungszüge hätte dazu geführt, dass die Werke zumindest teilweise ihren Betrieb temporär hätten einstellen müssen. ■ Für die Brig-Visp-Zermattbahn (BVZ) ist der Winterbetrieb nach Zermatt die Hauptsaison. Können die Züge während der Skisaison nicht verkehren, kann der Einnahmefall ein existenzbedrohendes Ausmass annehmen.

Dass das Eisenbahnregiment 1 am 16. Oktober 2000 seinen Wiederholungskurs begann, war eine glückliche Fügung des Schicksals. Die Verbindungen zwischen den Bahngesellschaften, namentlich der SBB, und dem Regiment wird durch verschiedene SBB-Angestellte, die im Regiment eingeteilt sind, gewährleistet. Es liegt deshalb auf der Hand, dass der Krisenstab SBB bereits am Sonntag, 15. Oktober 2000, mit dem Regimentskommandanten Kontakt aufnahm, um einen Einsatz des Regiments zu erörtern. Am Sonntagnachmittag traf dann das Gesuch der SBB über den Kanton Wallis beim Führungsstab des Generalstabschefs ein, welches den Einsatz des Regiments verlangte. Der Chef der Katastrophenzelle Wallis schreibt in seinem Gesuch, dass der Eisenbahnverkehr im Wallis komplett zum Stillstand gekommen sei.

Die grosse Herausforderung des Regiments bestand nun darin, Prioritäten zu setzen und den Mittelansatz für die entsprechenden Baustellen zu berechnen. Um genau zu wissen, wie viele Mittel eingesetzt werden können, musste der Einrückungstag abgewartet werden. Obwohl einige AdA des Regiments im Wallis wohnhaft sind, entsprachen die Einrückungsbestände den Planungsgrössen. Im bat G chf 11 rückten etwa 230 AdA und beim Eib G Bat 12 waren es gegen die 300. Das Regiment kam somit auf einen Totalbestand von

rund 600 AdA, davon waren etwa 75% französisch sprechend.

Mit diesen Beständen wurde gewährleistet, dass die schweren Mittel (Schaufelbagger mit Pneu oder Raupen; Ladeschaufeln Kipplader usw.) in der geplanten Anzahl gefasst und auch eingesetzt werden konnten.

Die Schadenlage

Der Krisenstab der SBB übermittelte am Montag Morgen eine klare Prioritätenliste, die regelte, welche Arbeiten auf welchen Strecken aufzunehmen sind. Um den Mittelansatz und das Vorgehen auf den Schadenplätzen zu ermitteln, musste vom Regimentsstab eine Erkundungsstaffel losgeschickt werden. Diese setzte sich aus dem

Chef des Baudienstes, dem Of Zugförderungsdienst (der in Doppelfunktion als Vrk und Trsp Of amtet) und dem Chef Übermittlungsdienst zusammen. Die Distanz von Lausanne (Rgt KP) ins Wallis, die räumliche Verteilung der Schadenplätze und die Verkehrslage (Strassen teilweise nicht befahrbar) erforderten den Einsatz eines Helikopters, um die Erkundung in nützlicher Frist abschliessen zu können.

Einen ersten Eindruck von der Schadenlage erhielt der Rgt Stab von einem seiner Of, der im Wallis blockiert war und per Internet erste Bilder zum KP mailte.

Der Bericht der Erkundungssequipe liess erahnen, dass der Einsatz des Regiments nicht auf die von den SBB gemeldeten Prioritäten beschränkt werden konnte. Es war zu erwarten, dass weitere Einsatzgesuche, insbesondere von Privatbahnen, die die Seitentäler erschliessen, eintreffen würden. Im Laufe des Dienstags und Mittwochs trafen diese Einsatzbegehren dann tatsächlich auch ein. Schliesslich arbeiteten das bat G chf 11 und das Eib G Bat 12 auf gut 10 Eisenbahnbaustellen und ein paar kleineren Baustellen ausserhalb des Schienennetzes. Von den 10 hauptsächlichen Baustellen waren nur gerade drei zu Gunsten der SBB, die restlichen befanden sich auf Strecken von anderen konzessionierten Transportunternehmen, die die Seitentäler des Wallis und des Chablais erschliessen.



Zivile und Militärs arbeiteten auf allen Stufen Hand in Hand. Fotos: rgt chf 1.



Schadenplatz Gamsen am 16. Oktober 2000.



Schadenplatz Neubrücke Nord, die Bahntrasse ist nicht mehr sichtbar. Es befand sich unter dem Schuttkegel und der über die Ufer getretenen Vispa.

Die Vielzahl der Baustellen sowie die anspruchsvollen Arbeiten, die ausgeführt werden mussten, bedingten den Einsatz des ganzen Regiments während der ersten und zu Beginn der zweiten WK-Woche. Die Arbeiten erfolgten während Tag und Nacht sowie am Wochenende.

Entschlussfassung und Befehlsrhythmus

Die ersten Erkundungsergebnisse führten zum Entschluss, das verstärkte Eib G Bat 12 auf den prioritären Baustellen der SBB einzusetzen und das bat G chf 11 (-) als Reserve im WK-Raum zu halten. Dieser Entschluss sah auch vor, dass die Mobilisierungsarbeiten am WK-Standort ungestört abgeschlossen werden konnten und dass zusätzliche Baumaschinen gefasst wurden. In der Nacht von Montag auf Dienstag wurden die Bataillone befohlen. Der Arbeitsbeginn auf den Baustellen wurde nach Absprache mit dem Kommandanten der militärischen Katastrophenhilfe und den Vertretern der SBB auf Mittwoch, 18. Oktober 2000, um 7.00 Uhr festgesetzt.

Nach Eintreffen der nächsten Einsatzbegehren und der Erkundung der entsprechenden Baustellen wurde am Dienstag Nachmittag die Regimentsreserve ausgelöst und verschoben. Wie geplant, wurde am Mittwoch die Arbeit auf allen Baustellen aufgenommen. Obwohl nach dem Befehlsrhythmus ein früherer Arbeitsbeginn möglich gewesen wäre, war dies aus folgenden Gründen nicht sinnvoll:

- Das Abfließen des Wassers von den Baustellen musste abgewartet werden.
- Ingenieure (zivile und militärische) mussten die Instandsetzungsarbeiten planen und konkrete Aufträge vorbereiten.
- die zivile Bauführerschaft musste organisiert werden.

Nachdem in der Nacht von Montag auf Dienstag der erste, in der folgenden Nacht der zweite Einsatzbefehl erlassen wurde, mussten in der dritten Nacht die Befehle konsolidiert und mit den letzten Einsatzbegehren angereichert werden.

Koordination

Der Einsatz im Wallis erfolgte aus dem Stand. Mit dem Einsatzbefehl des Führungsstabes des Generalstabschefs wurde das Regiment in den Assistenzdienst versetzt und dem Kdt Ter Br 10 unterstellt. Diese Neuunterstellung verlief völlig problemlos.

Die Zusammenarbeit mit den zivilen Unternehmen gelang von der ersten Minute an reibungslos. Zusammen mit dem Krisenstab der SBB und den Direktionen der Privatbahnen konnte der Regimentskommandant die Prioritäten rasch setzen und laufend überprüfen. Die Bauzelle des Regimentsstabes bereitete mit den Verantwortlichen der Bahngesellschaften vor Ort den konkreten Einsatz vor und überwachte die technische Ausführung. Dank dieser mehrstufigen Koordination konnten die unterstellten Verbände effektiv und effizient eingesetzt werden.

Eine grosse Herausforderung bildete der Mittelansatz. Die laufende Überprüfung des Ressourcenbedarfs pro Baustelle war ein Gebot der Stunde. Es galt zu gewährleisten, dass einerseits die gestellten Anforderungen nachhaltig erfüllt werden konnten, aber andererseits nicht eingesetzte Elemente zurückgezogen und in die WK-Ausbildung geschickt werden konnten.

Auswirkungen auf die geplante Ausbildung

Die grossen Brocken im Ausbildungsprogramm für den WK 2000 stellten die Umrüstung auf das Stgw 90, die Einführung eines Ausbildungscontrollingsystems, eine Bataillonseinsatz-Übung zusammen mit einem Zug französischer Eisenbahnsappeure sowie der Einsatz auf vorbereiteten Baustellen dar. Mit einer klaren Prioritätensetzung, die bereits zu Beginn des Einsatzes im Wallis festgelegt wurde, konnten die wichtigsten Ausbildungssequenzen durchgeführt werden. Es machte sich am Ende des WKs bezahlt, dass die umfassende Problemanalyse zu Beginn des Einsatzes auch zur Bildung einer Stabsgruppe «WK-Ausbildung» führte.

Schlussbemerkungen

Am 8. November 2000 rollten die Züge praktisch auf allen Strecken im Wallis wieder. Als letzte Verbindung nahm an diesem Tag die BVZ ihren Linienverkehr von Brig nach Zermatt wieder auf. Kaum jemand hätte zu Beginn der Katastrophe geglaubt, dass die Bahnstrecken vor dem Frühjahr 2001 wieder betrieben werden konnten. In seiner Ausgabe vom 7. November 2000 fragte der «Walliser Bote», ob ein Wunder geschehen sei. «Ein Wunder nicht, aber Unglaubliches» fährt der Berichterstatte fort. Das Unglaubliche ist aber für das rgt chf 1 zu relativieren: Bahnfachleute in Regiments- und Bataillonsstäben sowie gut ausgebildete Eisenbahnsappeure und Baumaschinenführer konnten ihre volle Wirkungskraft dank funktionierender Logistik und Koordination entfalten. Die positiven Reaktionen aller betroffenen Bahnen, ganz besonders der Generaldirektion der SBB und der Direktion der BVZ waren überwältigend.

Es war dies das erste Mal in der Geschichte, dass ein Eisenbahnregiment zur Katastrophenhilfe eingesetzt wurde. Dieser Einsatz zeigte auf, dass Eisenbahnsappeur-Einheiten wichtige Glieder in der Kette von Katastrophenhilfe-Formationen darstellen. Schienennetze sind sensible Kommunikationswege. Die Spezialisten auf allen Stufen eines Eisenbahnregimentes können nicht durch Allround-Genie-AdA ersetzt werden, zu anforderungsreich ist die Arbeit an Schiene und Fahrleitung. ■



Hans Rudolf Hauri,
Oberst i Gst,
cdt rgt chf 1,
3123 Belp.