

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Band: 169 (2003)

Heft: 3

Artikel: Letzter Sanitätseisenbahnzug der Schweizer Armee hat ausgedient

Autor: Strässle. Markus

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-68640>

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: 06.10.2024

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

Letzter Sanitätseisenbahnzug der Schweizer Armee hat ausgedient

Erinnerungen zum Abschied

Sanitätseisenbahnzüge waren früher bei den meisten Armeen in irgendeiner Form verbreitet – zum Teil als reine Transporteinheiten, zum Teil auch als relativ gut eingerichtete, rollende Lazarette oder Militärspitäler. Die zunehmende Mechanisierung und Verlagerung von Verwundetentransporten auf die Strasse und via Hubschrauber in die Luft führten zu einer Wandlung auch des Sanitätstransportwesens. So wurde der bei der Schweizer Armee noch vorhandene, auf dem Netz der RhB eingesetzte, schmalspurige Sanitätseisenbahnzug zu einem in Europa (wenn auch nicht weltweit) wohl einmaligen Relikt.

A. St.

Markus Strässle

Da mit der aktuellen Reform der Schweizer Armee auch eine Reduktion des Truppenbestandes verbunden ist, soll unter anderem auch das Sanitätsbataillon 13 voraussichtlich Ende 2003 aufgelöst werden. Dadurch werden auch die darin enthaltenen Sanitätseisenbahnzugs-Kompanien IV und V/13 liquidiert und ein Stück Militär- und Eisenbahngeschichte beendet.

Sanitätseisenbahnzüge in der Schweiz – ein historischer Rückblick

Bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden in der Schweiz erstmals Sanitätseisenbahnzüge diskutiert, und in einem Reglement vom Herbst 1869 sind erste Weisungen erlassen worden. Zuerst war an die Verwendung von adaptierten gedeckten Güterwagen gedacht worden, doch konnte dies über längere Distanzen nicht befriedigen. Die damaligen Personenwagen wiederum eigneten sich für den Verlad von Tragbahnen oder gar Betten nicht. Am 27. August 1878 erschien dann eine Ordonnanz für Sanitätszüge, in welcher klare Richtlinien für den Umbau bzw. die Adaptierung von Personenwagen zu Sanitätswagen erstellt wurden. Danach sollten in jener Zeit alle neu zu bauenden Wagen 3. Klasse bereits baulich für den Krankentransport vorbereitet werden. Ab 1888 standen sodann die ersten drei normalspurigen Sanitätszüge I bis III bereit.

Mit jedem Zug konnten zwischen 140 und 200 liegende Patienten befördert werden, wenn man für einen Vierachser Platz für 20 liegende Verwundete rechnete. Des Weiteren plante man damals im Bedarfsfall weitere so genannte «Hilfssanitätszüge» bilden zu können, die ad hoc aus Personen- und Güterwagen gebildet worden wären und ebenfalls durch den Armeesanitätsdienst betreut werden sollten.

In den Jahren 1909 bis 1911 waren durch die SBB gesamthaft 200 Personenwagen C3 (dreiaxsig, mit offenen Plattformen) beschafft worden, mit welchen insge-

samt 20 Sanitätszüge (Nr. 1 bis 20) ausgerüstet werden konnten. Die Wagen waren im Bedarfsfall von normalen Sitzwagen in Sanitätswagen umrüstbar. Ebenfalls in jener Zeit wurde mit Bundesbeschluss vom 18. September 1916 die Bildung von sechs Sanitätszügen für die RhB (Nr. 21 bis 26) und von zwei Zügen für die FO (Nr. 27 bis 28) veranlasst. Dafür wurden teilweise erst wenige Jahre zuvor beschaffte und geeignete Wagen entsprechend adaptiert.

Im Zweiten Weltkrieg waren es insgesamt 29 Sanitätszüge.

Armeereform 1961

Mit der Armeereform 1961 wurde die Zahl der Sanitätszüge deutlich reduziert, und es verblieben zunächst 9 Züge des Typs A (SBB), 2 des Typs B (RhB) und 2 des Typs C (FO) im Bestand. Für die RhB-Züge bedeutete dies nochmals einen Modernisierungsschub, denn es wurden in den Jahren 1960/61 etliche der aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg stammenden Vierachs-Personenwagen modernisiert. Das heisst, bis auf den Rahmen der alten Wagen (oder Teile davon) wurde alles neu gebaut. Neben neuen Drehgestellen von SIG (inklusive Bremszahnrad für den Übergang auf die FO) wurde ein neuer Wagenkasten aufgesetzt, der bereits den Grundzügen der noch heute in der Schweiz verbreiteten Einheitswagen entspricht. Die WC-Anlage wurde, wie bei den alten Vierachsern, noch in Wagenmitte angeordnet, und als Hauptcharakteristikum wiesen die damals um- bzw. neugebauten Wagen 2211 bis 2216 an den Wagenenden jeweils auf einer Seite eine einklappbare, zusätzliche Türe in Fensterbreite auf, die bei ausgebauten Sitzen den Verlad von Tragbahnen in die Wagen erlaubte. Zwei weitere, ältere Sanitätswagen 2217 und 2218 wurden nur teilweise modernisiert und behielten ihre alten Holz-Wagenkästen; sie waren ansonsten analog den Wagen 2211 bis 2216 zu verwenden.

Ebenfalls aus dem Jahr 1961 stammten die vier Gepäckwagen 4210 bis 4213, die sich wahlweise als Material- oder Küchen-

und Noteingriffswagen herrichten liessen. Für sitzende Patienten waren gemäss damaliger Planung die aus der gleichen Zeit stammenden Wagen B 2251 oder 2252 vorgesehen. Als Kommandowagen wurde früher jeweils einer der Wagen 2211 bis 2218, später auch ein ideal geeigneter BD aus der Serie 2471 bis 2474 verwendet.

Mit dem beschriebenen Material liessen sich also für die RhB zwei damals recht moderne Sanitätszüge herrichten.

Die Reihung war vorgegeben und die jeweiligen Wagen wurden aus dem zur Verfügung stehenden «Pool» je nach Verfügbarkeit von der RhB gestellt. Die Lokomotiven für die Führung des Zuges wurden jeweils für die geplanten Fahrten vom nächstgelegenen RhB-Depot zugeführt, ebenso wurde jeweils ein Lokführer und ein Zugbegleiter von der RhB gestellt.

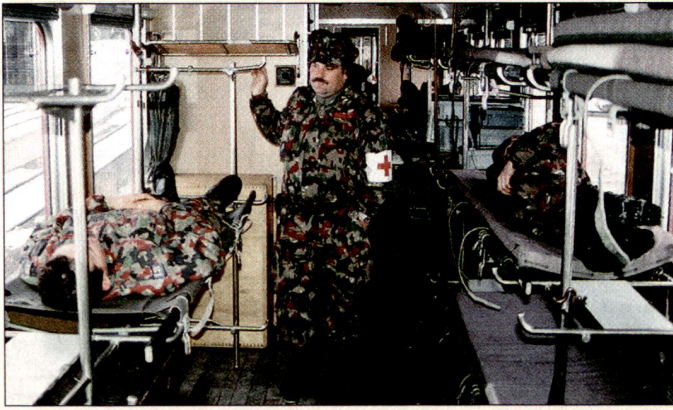
Armeereform 1995

Nachdem schon Ende der 80er-Jahre die SBB-Sanitätszüge des Typs A abgeschafft wurden, kam auch für die beiden Sanitätszüge des Typs C der Furka-Oberalp-Bahn das Ende. Da die dort verwendeten Wagen teilweise schon vorher von der Bahngesellschaft ausgemustert wurden, hatte man sich bei den alle zwei Jahre stattfindenden Übungen teilweise mit von der RhB geliehenen Wagen (aus dem Bestand der beiden RhB San-Züge) beholfen. Da dies zwar bei zeitlich versetzt stattfindenden Übungen problemlos ging, im Ernstfall aber zu «Friktionen» führen konnte, löste man die entsprechenden FO-Züge auf. Als einzige beiden Sanitätszüge verblieben nun noch jene auf dem Netz der RhB, wobei man hier erwähnen muss, dass es in den letzten Jahrzehnten nie Übungen gegeben hatte, bei welchen zwei Züge gleichzeitig umgebaut worden wären (obwohl das Material dafür eigentlich vorhanden gewesen wäre). Vielmehr haben jeweils die beiden Sanitätszugskompanien gemeinsam ihre Wiederholungskurse geleistet, wodurch auch meist genügend Betriebspersonal vorhanden war.

Im Wiederholungskurs 2002 wurde der Sanitätszug erstmals organisatorisch nicht mehr als eigene Kompanie, sondern als ein der Stabskompanie des Sanitätsbataillons 13 angegliederter «Zug» geführt, was gewisse Vereinfachungen brachte.

Die Mannschaft für den Betrieb eines solchen Sanitätszuges besteht aktuell aus rund zwanzig Sanitätssoldaten, vier Unteroffizieren als Wagenchefs, einem Feldweibel als Materialchef, einem Küchenchef, zwei Truppenköchen und einem verantwortlichen Offizier/Arzt auf dem Zug.

Bis zum Inkrafttreten der A XXI bleibt der Sanitätszug des San Bat 13 buchmässig noch bestehen (voraussichtlich bis 31. De-



San Eisz Zug IV und V/13 (B): Inneres eines Wagens für den Transport von liegenden Patienten auf Tragbahnen in Bergün (November 1996).

Foto: Markus Strässle

zember 2003), doch sind aktuell keine weiteren Übungen und Einsätze mit dem Zug mehr geplant. Somit ist mit grösster Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Einsätze im Juni 2002 definitiv die letzten waren!

Alltag beim Sanitätseisenbahnzug des San Bat 13

Die Mannschaft baut während der ersten zwei bis drei Tage einer Dienstperiode die RhB-Personenwagen in Sanitätswagen und einen der beiden Gepäckwagen in den Küchen- und Noteingriffswagen um. Dabei müssen insbesondere die Sitze von den drei «Liegewagen» zuerst ausgebaut und in einem Zeughaus eingelagert werden. Dann werden Gestelle für je drei übereinander angeordnete Tragbahnen in die Wagen montiert. Als Besonderheit weisen diese Wagen punktsymmetrisch angeordnet an beiden Wagenenden je ein Stück einklappbare Seitenwand auf (ähnlich einer Tape tentür), damit die Bahnen überhaupt von aussen in die Wagen geladen werden können, denn über die normalen, verwinkelten Eingangstüren wäre dies nicht möglich.

Der Küchenwagen weist eine komplette, vorbereitete Einrichtung auf, die ebenfalls jeweils wieder neu eingebaut werden muss. Kernstück bildet dabei ein mit Holz gefeuerter Herd mit zwei Kippkochkesseln. Unter dem Wagendach wiederum sind die Trinkwasservorräte in einem grossen Tank untergebracht. Durch diese Anordnung ist zugleich durch den Niveauunterschied genügend Druck in den Wasserleitungen, damit das Trinkwasser auch aus den Wasserhähnen kommt.

Das gemeinsam genutzte Wasser ist auch der Grund, dass der Raum für die Noteingriffe gerade neben der Küche im gleichen Wagen angeordnet wurde.

Wie bereits kurz erwähnt, besteht die Hauptaufgabe dieser Transporteinheit in der Sicherstellung so genannter sekundärer sanitätsdienstlicher Transporte. Damit ist die Beförderung von liegenden und sitzenden Patienten gemeint, die bereits in einem Militärspital oder einer Hilfsstelle erstversorgt worden sind, von einer Region in eine andere, wo die Verwundeten in einem anderen Spital weiter versorgt und gepflegt werden konnten.

Insbesondere bedingt durch häufige Unterbrüche von Strassen durch Witterungseinflüsse im Winterhalbjahr sah man eine gewisse Daseinsberechtigung für dieses Schienentransportmittel in Graubünden bis in die heutigen Tage.

Früher hatte man die Züge auch als eine Art mobile Sanitätshilfsstelle oder kleines Spital gesehen, doch würde man für eine solche Aufgabe aus heutiger Sicht dafür deutlich mehr Ausrüstung und Fachpersonal benötigen. Insbesondere der Behandlungsraum für «Noteingriffe» müsste heutigen medizinischen Grundvoraussetzungen entsprechend modernisiert werden.

Die vorsorgliche Abschiedsfahrt

Im WK 2000 fand eine «prophylaktische Abschiedsfahrt» statt. Dies kam so zustande, dass wir auf Grund der für 2002 geplanten Expo und der sich anbahnenden Armee-reform XXI nicht mit Sicherheit wussten, ob wir anlässlich des WK 2002 noch einmal den Sanitätseisenbahnzug umbauen und betreiben würden. Daher schien es ratsam, vorsorglich einen Abschiedszug fahren zu lassen.

Bei dieser Fahrt wurde uns eine der C'C'-Lokomotiven zugeteilt, bei Eisenbahnfreunden auch unter dem Namen RhB-Krokodil bekannt. Diese Maschinen waren in früheren Jahren das Rückgrat der RhB-Zugbeförderung und sind in den Siebzigerjahren schrittweise in den Güterzugsdienst verdrängt worden, ehe neue Lokomotiven die meisten von ihnen überflüssig machten. Heute existieren noch mit den Nummern 412, 414 und 415 drei Vertreterinnen dieser legendären Reihe im RhB-Bestand und kommen vorzugsweise vor historischen Zügen oder leichteren Bedarfsgüterzügen zum Einsatz.

Bei der erwähnten «Abschiedsfahrt» erhielten wir unter anderem Besuch durch Korpskommandant Fischer und RhB-Direktor Fascati. Ergänzend zur normalen Komposition führten wir den Barwagen «Stiva Retica» mit seiner rollenden Arvenstube mit, in welcher die Rundfahrt via Klosters – Davos – Filisur nach Chur – Untervaz wie im Fluge vorbeiging.

Im WK 2002 kam es dann noch zu einer wirklichen Abschiedsfahrt, zu welcher sowohl die lokale wie auch die Eisenbahn-

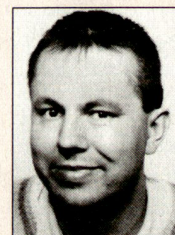
Fachpresse eingeladen worden war. Auch für diese Fahrt wurde uns von der RhB wieder eine C'C'-Lok (Ge 6/6' 412) zur Verfügung gestellt, welche bei prächtigstem Sommerwetter den Sanitätzug durch das Vorderrheintal nach Ilanz und zurück beförderte.

Einige Worte zum Abschied ...

Es gäbe noch vieles an Erlebnissen vom Sanitätseisenbahnzug zu berichten – einerseits von militärischen Übungen und Tätigkeiten, wie dies andere Einheiten auch tun, inklusive Repetitionskursen in CPR, Gips-, Injektions- und Infusionstechnik. Doch auch das Schiessen mit der persönlichen Waffe und das Training mit der AC-Schutzausrüstung gehören dazu, aber dies ist normaler Militäralltag. Allerdings wurden wir teilweise durch schöne Orte und Landschaften belohnt, die die Kulisse für unsere Einsätze bildeten. Unvergessen bleiben zum Beispiel die Erlebnisse mit dem eingeschnittenen Zug in Bergün im November 1996, die San-Umladestelle vom Sanitätzug zum Super Puma in Langwies oder die letzte Fahrt des Zuges über die Zahnradstrecke der Furka-Oberalp-Bahn nach Realp 1998. Aber auch die Abende mit Nachtessen am Lagerfeuer direkt am Flussufer in Trin Station in der Rheinschlucht (wo sich einer unserer «Stationierungsbahnhöfe» oder «Warterräume» befindet), oder ein Marsch von Bergün über das Val Tuors nach Latsch werden unvergessen bleiben!

Bei allen unseren Fahrten hatten wir auch (dank einer Spezialerlaubnis der RhB-Direktion) die Möglichkeit, jeweils zwei Armeeangehörige auf dem Führerstand mitfahren zu lassen, wodurch jeweils allen die Gelegenheit geboten werden konnte, einen Teilabschnitt auf der Lok mitzufahren.

Es geht nun wohl eine Aera zu Ende, und dem «San-Eisenbahnzug» sei auch nach seiner Fahrt aufs «Abstellgleis» alles Gute gewünscht – er wird uns auch nach dem Ende dieser Aera unvergessen bleiben und bildete für mich eine schöne Möglichkeit, Militärdienstpflicht mit Beruf und Hobby zu kombinieren! ■



**Markus Strässle,
Dr. med.,
Obt.,
Arzt San Eisz Zug
V/13 (B),
9008 St. Gallen.**