

Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 66 (1991)

Heft: 9

Artikel: Rekruten beim Gleisbau und Mastenklettern

Autor: Dietiker, Arthur

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-714962>

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

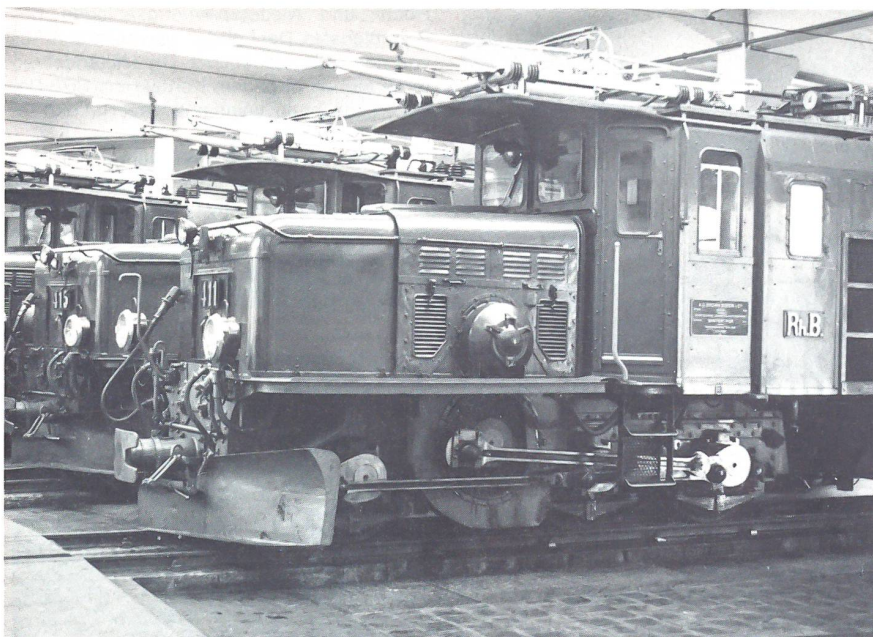
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 18.02.2025

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



Drei der fünf noch in Betrieb stehenden Güterzugslokomotiven Ge 6/6 I. Im Volksmund werden sie auch Krokodile oder C-C-Lok genannt. In den Jahren 1921 bis 1925 wurden 15 «Krokodile» beschafft. Dabei blieb das damalige Braun bis heute.

santer Geschäftspartner. In zehn Jahren konnten seit 1980 die Transportleistungen mehr als verdoppelt (70 Mio Franken im Jahr) werden.

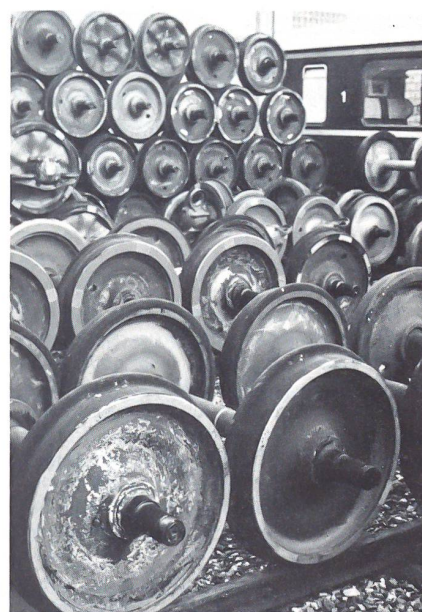
Welches sind die **Leistungen der Bahnen für die Armee?** Der Marschbefehl als Fahrausweis und das Urlaubsbillet zu Fr 5.– lenken die Armeeangehörigen vermehrt auf die Bahn und tragen wesentlich zur Unfallverhütung bei. Mit einem guten Fahrplanangebot sowie Vereinbarungen über Einrückungs- und Entlassungszeiten hilft die SBB mit, den Trend zur Benützung des öffentlichen Verkehrs ab und zu den Truppenstandorten zu verstärken. Bei Übungen aller Art unterstützen die Bahnen

bei der Vorbereitung und Durchführung, so bei geschlossenen Truppen- und Materialtransporten, Verladeübungen und dem Einsatz von Gepäck- und/oder Güterwagen für besondere Aktionen, wie z B bei Überlebensübungen.

Bei der **Gesamtverteidigung** spielt die Bahn eine sehr wichtige Rolle. Als Beispiele seien hier die Mobilmachung der Armee oder von Teilen davon, Truppenverschiebungen, Versorgungstransporte, Sanitätszüge sowie Transporte für die wirtschaftliche Landesversorgung und den Zivilschutz genannt. Die RhB kann 2 San Eisz Z in Betrieb nehmen. Dazu gehören die Vorbereitungen für den Notbetrieb beim Ausfall der Energie und auto-

matischer Stellwerkanlagen. Die betriebseigenen Anlagen müssten von der bewaffneten Bahnpolizei geschützt werden. Soldaten der Eisz Genie Abt müssten zerstörte Geleise und Fahrleitungen reparieren können. Der Kriegsbetrieb würde bedeuten, dass alle staatlichen und konzessionierten Transportunternehmungen dem Armeekommando unterstellt werden. Die Umstellung auf die Aufgaben des Militäreisenbahndienstes würde dadurch erleichtert, dass im Friedens- und Kriegsbetrieb die gleichen Leute die «Hebel» bedienen.

Die Fahrt im Salonwagen der RhB via Klosters nach Landquart ging im angeregten Gespräch über die erhaltenen Eindrücke nur zu rasch vorbei. Mit dem Dank für die gut organisierte Führung und die vielseitigen Orientierungen wurde in Landquart Abschied genommen.



Ersatzteillager für die RhB.

6. Fahrleistungen der Lokomotiven

Typ	Anzahl in Betrieb	Durchschnittliche Leistung pro Lokomotive	Gesamtleistung pro Jahr
Pendelzug	1974	127 000 Km	2.0 Mio Km
Ge 4/6 I	1973	102 000 Km	1.6 Mio Km
Ge 4/6 I	1958	115 000 Km	3.5 Mio Km
Ge 4/6 I	1947	81 000 Km	4.3 Mio Km
Ge 4/6 I	1925	25 000 Km	4.0 Mio Km
G 7/6	1906	800 Km	0.59 Mio Km
G 7/6	1889	400-500 Km	

Die Fahrleistung der von der RhB seit 1889 in Betrieb genommenen Lokomotiven. In der zweiten Kolonne von rechts ist die durchschnittliche Jahresleistung von 1988 aufgeführt. Ganz rechts erkennt man die durchschnittlich pro Lok total gefahrenen Kilometer seit der Inbetriebsetzung.

Erste vollwertige Eisenbahnsappeure im Intensivtraining

Rekruten beim Gleisbau und Mastenklettern

Von Arthur Dietiker, Brugg

Bis letztes Jahr rekrutierte sich der Militäreisenbahndienst (MED) mehrheitlich aus Hilfsdienstpflichtigen (HD) und zu einem kleineren Teil aus Bediensteten der Eisenbahnunternehmungen. Nach Aufhebung des HD-Status durch das eidgenössische Parlament wurde dieser Dienstzweig aufgewertet und als vollwertiger Bestandteil den Genietruppen zugeteilt (Eisz G Abt).

Als «HD» wurden früher die Eisenbahnsoldaten in zweiwöchigen Einführungskursen auf dem Waffenplatz Bure (JU) ausgebildet. Jetzt sind sie in kleiner Kompaniestärke Bestandteil der Brugger Genie-Rekrutenschule. Ihre allgemeine soldatische Grundausbildung erhalten die MED-Rekruten wie die anderen «*Fakultätskollegen*» in Brugg. Für die Fachausbildung steht ihnen zwischen dem SBB-Stationen-

gebäude Effingen und dem Nordportal des Bözbergtunnels ein hervorragend geeigneter Geländestreifen zur Verfügung. Und dort oblagen die ersten vollwertigen «Eisenbahnsappeure» seit zirka Mitte März ihrem ersten Intensivtraining.

Ausbildungsziel

Der Militäreisenbahndienst soll nicht nur in stande sein, nach einem kriegerischen Ereignis zerstörte Gleis- und Fahrleitungsanlagen raschmöglichst wieder herzurichten. Es ist auch denkbar, bei zivilen Katastrophen und/oder grossen Unfällen die Dienste der Eisenbahnsappeure zu beanspruchen. In Effingen lernen die Rekruten den Gleisbau von Grund auf, inklusive Kurvenbau, Weichenbau,



Die ersten vollwertigen Eisenbahnsappeure trainieren in Effingen den Gleisbau. Ohne Teamwork geht hier gar nichts.

Hoch- und Niederspannungsanlagen des Bahndienstes. Der Lehrkörper wurde zum Teil von den SBB ausgebildet. Die Militärinstruktoren stehen in engem Kontakt mit SBB-Beamten, die ihnen, wenn nötig, mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Die erste, im Frühjahr 1991 während 17 Wochen Dienst leistende Rekrutenkompanie des Militäreisenbahndienstes bestand aus je einem rund 20 Mann starken Gleisbauzug Deutschschweizer respektive Romands und einem etwa gleich grossen Zug von Fahrleitungsspezialisten.



...und Schweißen müssen Eisenbahnsappeure ebenfalls können.

Schotter einbringen u a m. Wichtig sind aber auch die Fahrleitungssappeure. Sie können am Ende ihrer Ausbildung nicht nur (Bahn-) Masten stellen sowie Fahrdrähte und Tragseile spannen, sondern auch Übertragungsleistungsmasten für Hochspannungsleitungen «setzen». Unter einen Hut gebracht, versteht man unter der Fachausbildung der Eisenbahnsappeure die Ausbildung zum Gleisbauer, Fahrleitungsmonteur und zum Elektriker für



Auch die «Disziplin» Fahrleitungsmastenklettern will gelernt sein.

TID Unsere Armee: notwendig-leistungsfähig-friedensichernd F8

neutral