Tagebuch einer Rettungsaktion : ein SBB/BSO-Instruktorenkurs im Ernstfalleinsatz

Autor(en): **Wedlake, D.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile**

Band (Jahr): **25 (1978)**

Heft 10: **Jubiläumsausgabe Oktober 1978**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-366542

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zivilschutz als Katastrophenhilfe

Tagebuch einer Rettungsaktion

Ein SBB/BSO-Instruktorenkurs im Ernstfalleinsatz

Von D. Wedlake, BZS

(zusammengestellt aufgrund offizieller Rapporte und Medienberichte)

Das Unglück

Donnerstag, 2. Februar 1978, ziemlich genau um 18.30 Uhr, fuhr der BLS-Schnellzug 385 Mailand–Brig–Bern nach Verlassen des Ijollibachtunnels (zwischen den Stationen Ausserberg und Hohtenn) auf dem Viadukt gleichen Namens in den Ausläufer einer Lawine, die das Tobel hinuntergefegt war. Die schwere Re 4/4-Lokomotive entgleiste, fuhr über die Brücke hinaus, stürzte etwa 20 Meter in die Tiefe und blieb am Brückenpfeiler hängen. Der nachfolgende Erst-/Zweitklasswagen drehte quer nach rechts (in der Fahrtrichtung) ab, wurde geknickt und blieb mit dem längeren Teil zwischen Brücke und Berghang stecken. Der zweite Wagen des Zuges, ein Gepäckwagen, kippte längs der Brücke nach links um und hing, vorne nur noch durch einen verkeilten Puffer und hinten durch die noch intakte Kupplung gehalten, buchstäblich in der Luft. Die übrigen Wagen waren auf dem Geleise stehengeblieben und überstanden das Unglück praktisch unbeschädigt.

Im Zug hatten sich 83 Personen befunden (79 Passagiere, der Lokomitivführer, 2 Kondukteure und eine Hostess). Leider wurden der Lokführer und ein Passagier schwer und drei Reisende des ersten Wagens mittelschwer verletzt. Fünf weitere Fahrgäste erlitten nur Schürfungen und Prellungen. Es ist als Wunder zu bezeichnen, dass kein Todesopfer zu beklagen war.

Die Alarmierung

Am gleichen Abend hielten sich 38 Teilnehmer eines SBB/BSO-Instruktorenkurses im ZS-Zentrum in Sierre auf. Sie feierten dort anlässlich des Rücktrittes eines Sektorchefs ein Abschiedsfestchen. Die frohe Tafelrunde wurde um 19.30 Uhr durch einen telefonischen Alarmruf des Bahnhofinspektors Brig jäh unterbrochen, der den BSO-Chef der Kreisdirektion I über das Unglück orientierte und um sofortige Hilfe und Unterstützung bat. Insbesondere wurde Sanitätsmaterial angefordert.

Im folgenden wird der Ablauf des Rettungseinsatzes chronologisch aufgezeichnet.

19.42
Das Bahnhofinspektorat Brig kennt leider keine Einzelheiten. Es wird deshalb bei der Kantonspolizei in Sitten angefragt, ob man dort mehr wisse. Obwohl diese Dienststelle vom Unglück Meldung erhalten hat, weiss sie auch nichts Näheres.

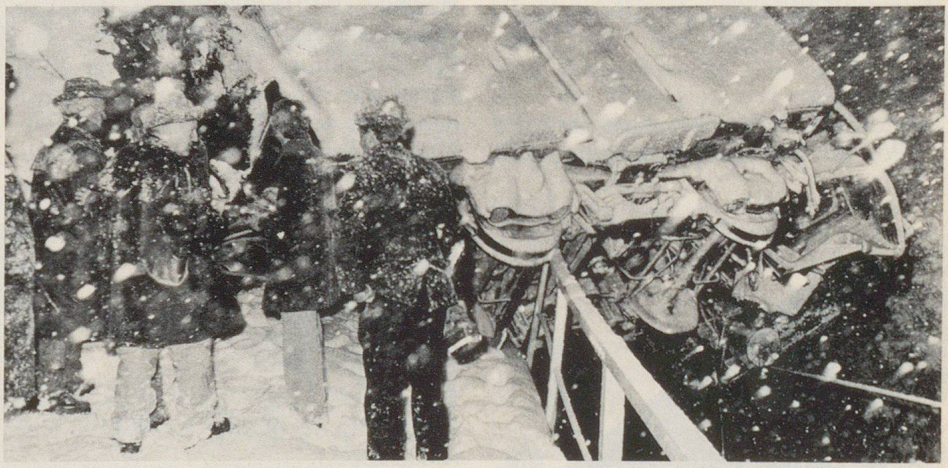
19.50
K Pol Sitten ruft zurück, bestätigt die Schwere des Unglücks und die Notwendigkeit sofortiger umfassender Hilfe.

19.55
Der BSO-Chef Kreisdirektion I beschliesst, den Instruktorenkurs SBB/BSO als Rettungsmannschaft einzusetzen.

19.58
Ein Mitarbeiter des KZSA Wallis, der auch in Sierre anwesend ist, klärt die notwendigen Transportmittel ab. Erforderlich sind:
- ein Autocar für den Transport des Kurses von Sierre an den Unfallort
- ein Lastwagen für den Materialtransport
- ein Jeep mit Fahrer (gestellt durch die Feuerwehr Sierre)
- ein Jeep des ZS-Zentrums Sierre

Erste Hilfs- und Rettungsarbeiten auf der 40 m langen Stahlbrücke bei starkem Schneesturm.

Foto «Walliser Bote»



Übersicht der Unfallstelle am Freitag, 3. Februar 1978: Der Zug fuhr von links nach rechts. Der Ausläufer der Lawine brachte die Lokomotive zum Entgleisen. Sie stürzte über die Brücke hinaus und blieb am Brückenpfeiler hängen. Die Lokomotive ist unter dem ersten Wagen, der quer über die Brücke liegt, knapp sichtbar.

Foto «Walliser Bote»

19.59
Der Kreisdirektor I SBB wird telefonisch informiert.

20.00
Die Kursteilnehmer werden ausgerüstet (Mantel, Stiefel, Helme, Handschuhe) und nach Sprachgruppen und voraussichtlichem Einsatz aufgeteilt, dies auch im Hinblick auf die wahrscheinlich schwierigen Wetter- und Terrainverhältnisse.

20.10
Das Material wird auf den Lastwagen verladen, nämlich:
7 Funkgeräte SE-125, 1 Generatorengruppe mit 2 Scheinwerfern, 6 Tilley-Scheinwerfer, 15 Dominit-Lampen, 10 Taschenlampen, zahlreiches Pionierwerkzeug (Kettensägen, I-, H-, B- und G-Säcke, Schweissbrenner, Schaufeln, Leitern usw.), sanitätsdienstliches Material (Decken, Rettungsbretter, Blachen, Erste-Hilfe-Material) usw.

20.15
Der Car kommt in Sierre an.

20.40
Der Lastwagen ist fertig beladen.

20.42
Abfahrt des Lastwagens und des Feuerwehrjeeps. Dieser bildet den Voraus-KP mit 2 Chefinstruktoren. Der Zs-Jeep begleitet den Transport.

20.45
35 Leute des BSO-Kurses nehmen im Car Platz.

20.48
Abfahrt des Cars nach Gampel, also rund 70 min nach dem ersten Telefonalarm. Der Car, mit dem BSO-Chef und 5 weiteren Instruktoren, bildet den rückwärtigen KP der Aktion.

21.12
Ankunft im Bahnhof Gampel. Zusteigen von 6 Mann des Bahnhofs Brig als Verstärkung der BSO-Mannschaft. Die Fahrt von Sierre nach Gampel wurde unternommen, um bis zum Erhalt weiterer Einzelauskünfte und ergänzender Weisungen Zeit zu gewinnen.

21.18
Telefonische Kontaktnahme mit der K Pol im Bahnhof Ausserberg und Hohtenn. Der in Hohtenn anwesende Arzt meldet, dass der Lokführer und ein Reisender schwerverletzt direkt ins Spital von Brig transportiert wurden.

Die Unfallstelle während der Vorbereitungen zur Bergung. Links der Gepäckwagen, in der Mitte die am Brückenträger und an einem Felsanker gesicherte Lokomotive; rechts der getrennte erste Personenwagen, ebenfalls an einem Felsanker gesichert.
Foto BLS

21.20
Erneuter Kontakt mit Ausserberg. Es hat nur noch einige Leichtverletzte. Die restlichen Fahrgäste sind glücklicherweise unversehrt. Die Rettungsarbeiten gehen weiter. Die K Pol wünscht, dass die Mittel der BSO (Fahrzeuge und Material) bis zum Dorf Raron vorgeschoben werden, um dann auf der einzig benützbaren Waldstrasse Rarnerkumme den Unfallort zu erreichen. Die Schutt- und Schneeräumung ist im Gange. Die Passagiere sind zwischen zwei Lawinenzonen beim Ijollibachtunnel blokkiert. Treffpunkt in Raron: Restaurant Escher.

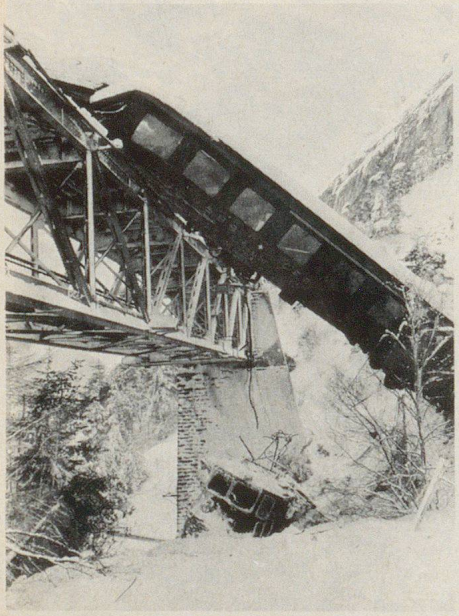
21.34
Abfahrt beim Bahnhof Gampel.

21.45
Eintreffen des ganzen Konvois beim Restaurant Escher.

21.50
Einteilung der Leute der BSO in Einsatzgruppen.

21.53
Zwei Mann starten mit dem Jeep der Feuerwehr Sierre zur Rekognoszierung via Rarnerkumme.

22.05
Funkmeldung: Der Jeep kommt nicht weiter.



Der erste Wagen und die Lokomotive nach dem Absturz.
Foto «Walliser Bote»

22.15
Kontakt der BSO mit dem Gemeindehaus von Raron und dem Kommandanten der ebenfalls eingesetzten militärischen Einheit. Die Rettung gestaltet sich schwierig. Nur die kleinen Militärfahrzeuge (Mowag und Pinzgauer) mit Schneeketten können verwendet werden.

22.20
Die Unfallplatz-Beleuchtungsmittel werden geprüft.

22.35
Der andere Jeep mit 4 Mann und dem Beleuchtungsmaterial, inklusive Stromaggregat, fährt ab.

22.50
Funkmeldung: Die Weiterfahrt des Jeeps Nr. 1 in Richtung Unglückszug ist durch die Schneemassen (etwa 50 cm auf den Geleisen) erschwert.

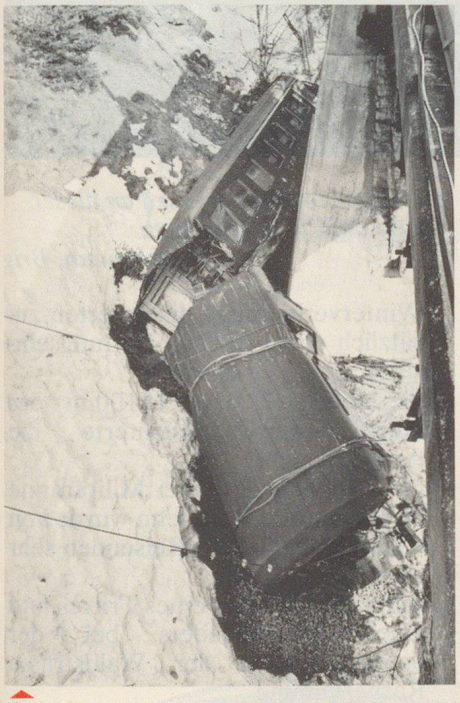
23.00
Die zwei Mann auf dem ersten Jeep treffen endlich bei den Passagieren des Zuges ein, welche über die Rettungsabsichten orientiert werden. Das Tunnelinnere (Ijollibach) ist wegen des Glatteises sehr gefährlich, so dass man es nicht wagen darf, die Fahrgäste auf dem Trassee marschieren zu lassen.

Man beschliesst, die drei intakt gebliebenen SBB-Wagen auf dem Geleise langsam Richtung Brig durch den Tunnel zurücklaufen zu lassen, da die Strecke dort abschüssig ist. Anschliessend können die Passagiere, unter der Aufsicht der Retter, zu Fuss die kurze Distanz zwischen dem Tunnelausgang und dem Warteplatz der Militärfahrzeuge unterhalb der Geleise zurücklegen. Zugleich bietet dieses Vorgehen Schutz gegen das mögliche Niedergehen einer neuen Lawine.

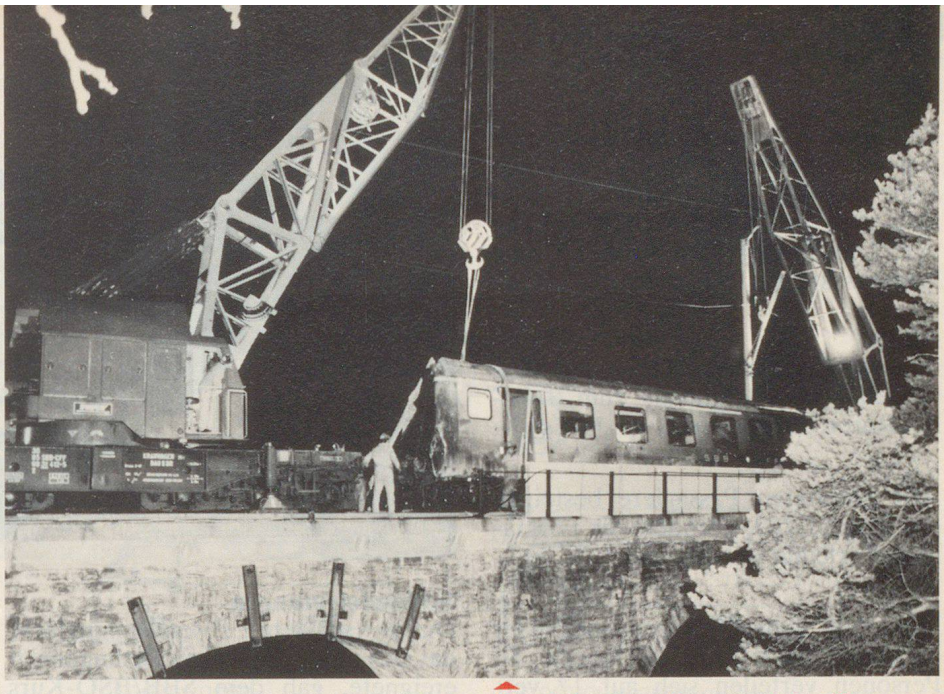
23.03
Funkspruch: Jeep Nr. 1 verlangt, dass eine Gruppe San D BSO sich zum Empfang der ersten Geretteten bereitmacht. Diese werden mit den Militärjeeps ins Tal transportiert. Der Car

wird für die Fahrt nach Raron benötigt.

23.05
Abfahrt des Cars mit einer aus 7 Mann bestehenden SBB-Sanitätergruppe. Fahrt (vom Restaurant Escher aus) in Richtung neuer Treffpunkt in der Nähe des Weilers Gersch.



Der getrennte und an Felsankern gesicherte Personenwagen, bereit zur Bergung. *Foto BLS*



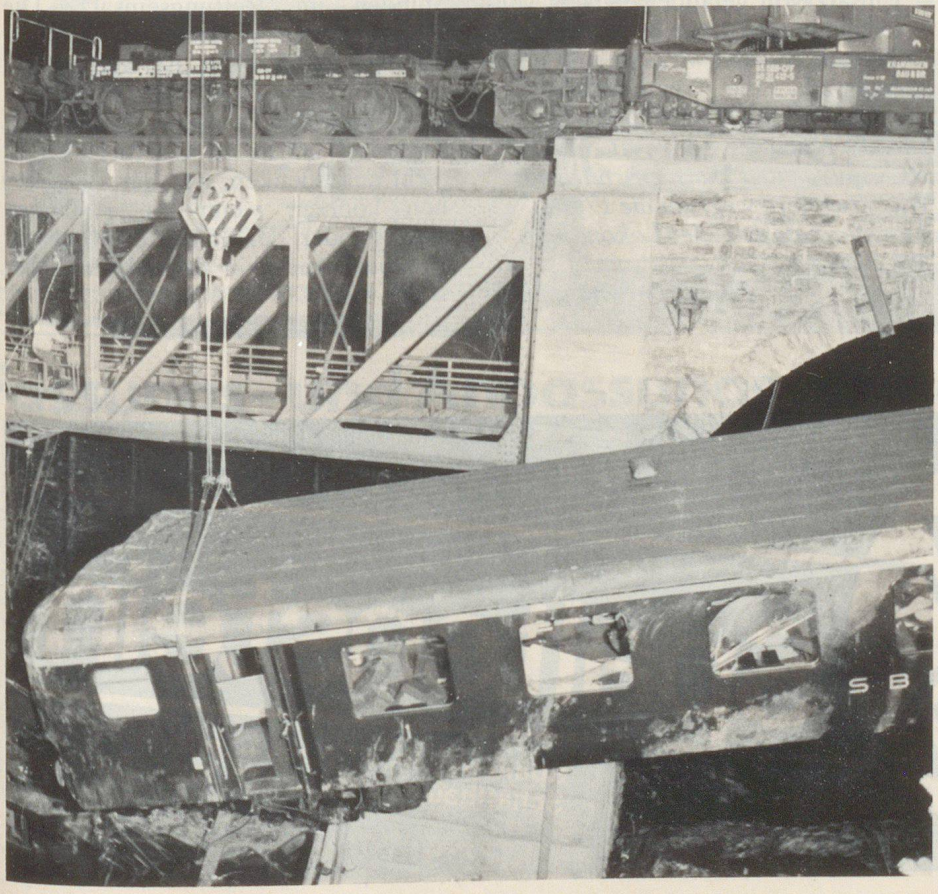
Der 25-t-Kran links und der 32-t-Kran der SBB rechts bei der Bergung des 19 t schweren grösseren Teils des Personenwagens. *Foto BLS*

23.15
Ankunft des Cars beim Weiler Gersch.

23.35
Funkmeldung, dass die ersten Militärfahrzeuge (Pinzgauer) 36 Reisende ins Tal hinabführen. Zwei Verletzte werden auf Bahren in einer Ambulanz aus Saas Fee transportiert.

23.55
Die ersten Reisenden kommen in Gersch an und steigen in den Car um.

Der grössere Teil des Personenwagens bei der Bergung am 12. März. *Foto BLS*



24.00
Der Car fährt Richtung Aufnahmestation im Restaurant Bergheim in Raron ab.

Freitag, 3. Februar 1978
00.15
Funkspruch: Weitere 30 Gerettete fahren mit den Militärjeeps ab.

00.35
Die zweite Gruppe steigt in Gersch in den Car um und fährt nach Raron.

00.45
Die Restgruppe erreicht Gersch und fährt nach Raron weiter (17 Personen, unter ihnen der Zugführer und die zwei Kondukteure). Man stellt fest, dass die Retter zum Erreichen des Unglücksortes viel Zeit brauchten (Wegverhältnisse).

00.47
Meldung an SBB Yverdon, dass die Rettung der Reisenden beendet sei.

00.50
Der Extrazug zur Weiterbeförderung der Reisenden steht in Raron bereit. Zwei ZS-Instruktoren kümmern sich um die vielen Formalitäten im Bahnhof.

00.53
Der Feuerwehrjeep holt die zwei Instruktoren, die in Gersch zurückgeblieben sind, ab und fährt zum Restaurant Escher.

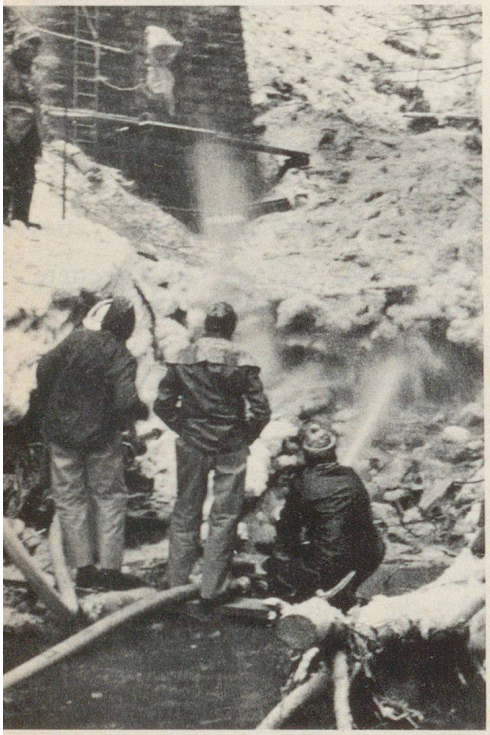
01.00
Die Reservegruppe der Instruktoren im Restaurant Escher fährt nach Raron und kehrt anschliessend nach Sierre zurück.

Zwischen Mitternacht und 01.40 werden die Reisenden im Restaurant Bergheim verpflegt. Zwei Militärärzte nehmen eine sanitarische Untersuchung vor. Die Instruktoren erstellen eine Namensliste der Fahrgäste.

01.45
In zwei Carfahrten werden die Reisenden vom «Bergheim» zum Bahnhof Raron transportiert.

01.55
Alle geretteten Passagiere besteigen den Zug 11.222, nachdem die Formalitäten erledigt worden sind.

01.58
Der Zug verlässt Raron, um über Lausanne nach Bern zu fahren. 56 Personen verteilen sich auf 17 verschiedene Orte der Zentral- und Ostschweiz, 11 Personen werden direkt nach Brig befördert.



Die Ölwehren der Lonza AG und der BLS spülten den Lawinenschnee mit Wasserwerfern weg, um die 1700 l Transformatorenöl der Lokomotive aufzufangen.
Foto Brönnimann, Brig

Mit Hilfe von Ecoperl wird an dieser Sperre das Öl aufgefangen.
Foto Brönnimann, Brig

Schlussfolgerungen
Dieses schwere Eisenbahnunglück, das sich unter misslichen Bedingungen ereignete, gab dem SBB/BSO-Kurs Gelegenheit, wertvolle Erfahrungen beim Rettungseinsatz zu sammeln, wie insbesondere:
- Einschätzung der Lage
- Treffen von Entscheiden
- Organisation der Rettung
- Wichtigkeit der Funkverbindungen
- Verschiebungen und Vormarsch im Gelände
- Zusammenarbeit mit den kommunalen und kantonalen Zivilbehörden
- Mitwirkung der militärischen Detachemente (diese war ausgezeichnet)
- Zusammenarbeit mit dem kantonalen ZS-Amt (es stellte unverzüglich Rettungsmaterial und Transportmittel zur Verfügung)
- Einsatz von geländegängigen Militärfahrzeugen (war in schwierigem Terrain äusserst wirksam und überzeugend; die meteorologischen Winterverhältnisse erschwerten zusätzlich einen raschen Rettungseinsatz)
- die Höhe über Meer (1100 m) des Unglücksortes erleichterte die Arbeiten nicht!
- die Tätigkeit der zwei Militärärzte im Restaurant Bergheim wurde von allen verunglückten Reisenden sehr geschätzt
- wertvoller Einsatz eines Traxes und eines Schaufelladers bei der Schneeräumung der Waldstrasse Rarnerkumme

Insgesamt waren 37 Männer des SBB I/BSO-Kurses, 3 Männer des Walliser kantonalen ZS-Amtes und der Fahrer der Feuerwehr Sierre während 328 Stunden im Rettungseinsatz. Die Aktion war gut geplant und wurde erfolgreich abgewickelt. Bei allem Pech, von dem die Zugsinsassen und die BLS betroffen wurden, hatte man doch viel Glück im Unglück. Es ist nicht auszudenken, was hätte geschehen können, wenn die restlichen Wagen oder der ganze Zug bei der Ijollibachbrücke in den Abgrund gestürzt wären. . . .