

Zeitschrift: Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes

Band: 27 (1919)

Heft: 3

Artikel: Wie soll man sich bei Eisenbahnkatastrophen verhalten?

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-545891>

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: 17.11.2024

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

Wie soll man sich bei Eisenbahnkatastrophen verhalten!

Die schweren Eisenbahnunfälle legen die Frage nahe, ob und wie es dem Reisenden möglich ist, bei solchen Katastrophen die persönliche Gefahr zu verringern und sein Leben zu retten. Von einem Zeugen des Landsberger Unglücks wird berichtet, daß er sich durch einen Sprung aus dem Fenster gerettet habe. Viele sind der Meinung, daß man dadurch am meisten Aussicht auf Rettung hat, und in der Tat kennt die Chronik der Eisenbahnunfälle eine ganze Reihe von Beispielen, bei denen sich besonders Lokomotivführer und Heizer dadurch retteten, daß sie im letzten Augenblicke vom Zuge absprangen. Zu einem Sprunge aus einem Schnellzuge gehört jedoch großer Mut und Geschicklichkeit, so daß nur wenige Reisende zu diesem Rettungsmittel greifen. Ist der Zug noch in Fahrt, so wird der Abspringende bei dem furchtbaren Anprall auf die Erde wieder emporgeschleudert und bleibt in den meisten Fällen mit gebrochenen Beinen benimmungslos, wenn nicht tot, liegen. Man hat daher geraten, in solchen Fällen den Körper möglichst horizontal, den Rücken dem Boden zugewandt, fallen zu lassen, um die Wucht des Anpralles nicht auf einzelne Glieder zu konzentrieren. Bei den meisten Katastrophen hat die spätere Untersuchung der zertrümmerten Wagen gezeigt, daß in der Regel der untere Teil die größten Zerstörungen aufweist, die größte Zahl der Verletzungen sind daher auch schwere Beinverwundungen und Schenkelbrüche. Man erklärt dies damit, daß die Sitzbänke sich bei plötzlichen Stößen gegeneinanderschieben. Ein Reisender, der schon 3 schwere Eisenbahnkatastrophen miterlebt hatte, erklärte: „Ich habe dabei erfahren müssen, daß der am meisten gefährdete Teil des Wagens das untere Drittel ist. Bei dem ersten Zusammenstoß trug ich auch Beinverletzungen davon. Beim zweitenmale vermochte ich mich durch einen Sprung in das Gepäcknetz zu retten und kam ohne Verletzungen davon, während meine drei Reisegefährten schlimm verwundet wurden. Mein drittes Erlebnis war recht ungewöhnlich. Ich hatte plötzlich das Gefühl, daß der Zug von den Schienen gerutscht, also entgleist sei. Mit einem Ruck sprang ich wieder in das Gepäcknetz; zu gleicher Zeit erfolgte ein so heftiger Stoß, daß das Dach des Wagens in die Luft geschleudert wurde.

Ich verlor das Bewußtsein; aber als ich wieder zu mir kam, lag ich noch im Gepäcknetz und hatte keine Verletzung davongetragen.“ Ein Ingenieur dagegen, der viel reist und sich besonders mit den Gefahren der Eisenbahn beschäftigt, rät den Reisenden, sich im Augenblicke unmittelbarer Gefahr flach auf den Boden des Wagens zu werfen und dabei zu versuchen, unter den Sitzbänken Schutz zu finden. Er meint, im Augenblicke der Katastrophe würden die beiden Sitzbänke aufeinandergeschleudert, bildeten aber gerade dadurch eine Art Brücke, die durch ihren Widerstand Schutz bieten könnte. Auf diese Weise wäre schon Hunderten von Reisenden bei Eisenbahnkatastrophen das Leben gerettet worden. Eins haben die genauen Untersuchungen solcher Unglücksfälle aber gezeigt: daß ein großer Teil der Todesfälle und der schweren Verwundungen durch den plötzlichen unwidderstehlichen Stoß hervorgerufen werden, der den nichts ahnenden Reisenden mit furchtbarer Gewalt gegen die Wände des Wagens schleudert. Ein englischer Fachmann erklärte daher, im Falle eines Eisenbahnunglücks wäre es doch das beste, fest auf seinem Platze zu bleiben und die ganze Muskelkraft darauf zu konzentrieren, daß man dem Stoße widersteht, der einen vom Sitze schleudern will. Als bestes Vorbeugungsmittel wird immer empfohlen, den Platz möglichst im mittleren Wagen des Zuges zu suchen, da dieser in der Regel mit dem geringsten Schaden davorkommt — ein Rat, den freilich nur eine beschränkte Zahl von Fahrgästen eines Zuges befolgen kann.

Die Ausführung der verschiedenen Ratsschläge aber scheidet in den meisten Fällen daran, daß der Reisende von der Katastrophe überrascht wird und zu umständlicheren Vorbereitungen keine Zeit bleibt. Man hat daher die Forderung aufgestellt, Personenwagen mit einer Alarmpvorrichtung zu versehen; in allen Abteilen sollten danach mit Glocken ausgerüstete Alarmtafeln angebracht werden, die von der Lokomotive aus im Augenblicke der Gefahr durch einen einfachen Handdruck in Tätigkeit gesetzt werden, ob die größte Gefahr von der rechten oder von der linken Seite zu erwarten ist, so daß sie sich möglichst noch auf die weniger gefährdete Seite flüchten können.