

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 9 (1933)
Heft: 6

Artikel: Alarm! Eisenbahnunglück!
Autor: Egli, Karl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-752174>

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: 22.12.2024

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



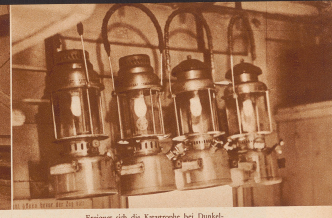
Auf allen größeren Bahnhöfen der Schweiz stehen Hilfswagen mit Dampflokmaschinen fähig, und zwar so, daß sie ohne große Rangierbewegungen nach Bedarf sofort abfahren können.



Auf der Fahrt zur Unglücksstelle. Im Hilfswagen ist ein besonderer, breiter Raum für die Hilfsmannschaften reserviert. Da es gilt, bei jeder Warnung verfahrensfähig zu sein, werden die Mannschaften mit einem Überlebens-, Sturm- und dicken Handkoffer usw. ausgerüstet.



Im Führerstand des Hilfswagens wird ein kompletter Rollwagen mitgeführt, der auf unklipplichen Schienen herangebracht werden kann.



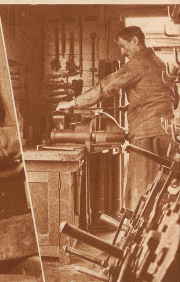
Erspringt sich die Kesselprobe bei Dunkelheit, so kann die Unglücksstelle mit zentralen Feuerlöscheinrichtungen besichtigt werden.

Alarm! Eisenbahnunglück!

TEXT UND
AUFNAHMEN
VON
KARL EGLI



Links: Mit ganz geringem Kraftaufwand werden verformte oder hydraulischen Wunden die viele Tausende schweren eisenbahnischen Lokomotiven heben und dadurch die entgegengesetzten Räder und Kuppelstelle einstellen, so daß sie leicht wieder auf die Schienen gebracht werden können.



Gerüstbau des Hilfswagens. An der Werkbank können im Ort und Sohle notwendige Zurechtlegungen von Material vorgenommen werden. Im Vordergrund eine Reihe massiver Rollwagen.

Allen größeren und wichtigen Stationen des schweizerischen Eisenbahnnetzes sind Hilfswagen zugeordnet und so bereitgestellt, daß sie jederzeit ohne große Rangierbewegungen nach jeder Richtung in einer kürzesten Frist abfahren können. Für die Traction dieser Hilfswagen werden durchwegs Dampflokmaschinen verwendet, die allen eine Zylinder- bis direkt zur Unglücksstelle gefahren, da die elektrische Oberleitung bei Unfällen sehr oft beschädigt wird und der Strom ausgeschaltet werden muß. Diese Dampflokmaschinen stehen Tag und Nacht unter Druck, da sie naturgemäß jederzeit fahrbereit sein müssen.

Die Hilfswagen sind mit allem ausgerüstet, was notwendig ist, um Fahrzeuge jeder Art aufzulegen, zerlegte Wagen auseinanderzusetzen und wenn nötig zu demontieren. Dazu gehören Aufblaszylinder, Flaschenzüge, Hand- und hydraulische Winden, Drehstangen, Ketten und Drahtseile und Holz in Form von Balken, Klötzen und Keilen. Weiter sind in den Hilfswagen alle Werkzeuge für Holz- und Eisenbearbeitung vorhanden, die erfahrungsgemäß bei Eisenbahnunglücken gebraucht werden, zum Beispiel ein starker Schraub- und Schweißapparat, starke Petroleumlampen und transportable Axtkettensägeblätter, eine ausreichend helle Beleuchtung, der Unfallmülleimer bei Dunkelheit, ein tragbarer Telefonapparat, vollständige die technische Ausrüstung der Hilfswagen. Ein besonderes heikles Amt ist für die Hilfsmannschaften reserviert, hier sind die Arbeitsergebnisse und die Wetterverhältnisse, Sturm- und dicken Handkoffer mitgeführt, damit die Leute mitten so ausgerüstet sind, daß sie bei jedem Wetter ihren schweren Dienst versehen können.

Für die erste sanitäre Hilfe führt jeder Hilfswagen eine Sanitätskiste mit sich, die alles enthält, was für die erste Pflege von Verletzten notwendig ist. Mit Rücksicht auf das empfindliche Gerede der Schweiz wurde davon abgesehen, den Hilfswagen noch Sanitätswagen beizufügen, was zu etwa in unseren Nachbarstaaten mitgeführt werden. Es hat sich gezeigt, daß es viel schneller geht, wenn ärztliche Hilfe von Fall zu Fall in nächster Umgebung der Unglücksstelle reanimiert wird, hier wird der Rettungsdienst der SBB wirksam durch das Anwesenheit eigener. Auch geht der Abtransport von Verletzten mittels Sanitätswagen viel rascher vor sich als durch Bahnhofsabtransport, da damit gerechnet werden muß, daß die Gegend unbrauchbar geworden oder durch aufgestaute fahrbahnfähige Züge blockiert sind. Gerade die Erfahrungen anlässlich der Unglücke bei Luzern und Oberkorn haben die Richtigkeit dieser Theorie voll bestätigt.

Auf allen Bahnhöfen, auf welchen Hilfswagen stationiert sind, ist eine bestimmte Anzahl Eisenbahnarbeiter speziell für den Hilfsdienst ausgebildet. Unsere Alarmtabelle gibt Aufschluß über die ungefähre Zusammensetzung der einzelnen Hilfspersonen. Benützlich ist hier noch, daß einzelne dieser Hilfspersonen auch über sanitäre Kenntnisse verfügen, um gegebenenfalls selbst erste Hilfe leisten zu können.

Sobald nun eine Unglücksmeldung bei der Bahnhofleitung eingeht — auf allen Stationen des gesamten Bahnnetzes ist das Stationspersonal genau darüber instruiert, von wo die nächsten Hilfswagen angefordert werden muß — wird die Deposition telephonisch alarmiert und von ihr der Hilfswagen alarmiert. Generell ist das Unglück während der normalen Arbeitszeit gesehen, so sind die Hilfsmannschaften naturgemäß sofort bei der Hand, in anderen Fällen werden die Hilfspersonen telephonisch alarmiert. Die übrigen Hilfsmannschaften sind nach Maßgabe ihrer

ALARM-TABELLE für die Hilfswagenmannschaft der Lokomotivdepots Kreis II



Die Alarmtabelle für die Hilfswagenmannschaften. Die erste Meldung von einem Eisenbahnunglück geht bei der Bahnhofleitung ein, von hier aus wird in erster Linie die Deposition für die Bahnhöfe, die Arras, Sion, Bern, etc., alarmiert usw. Die Deposition alarmiert sofort eine oder mehrere Gruppen der Hilfsmannschaften, je nach der Größe des Unglücks.

Wohin sie auf die einzelnen Gruppen aufteilt, daß sie in unmittelbarer Nähe ihres Gruppenchefs wohnt und von diesem sofort alarmiert werden können. Auch im schlimmsten Falle dauert es höchstens 20 Minuten vom Moment des Alarmes bis zur völligen Fahrbereitschaft der Hilfswagen samt Mannschaften. In der Zwischenzeit werden von der Bahnhofleitung noch die zuständigen gerichtsärztlichen und politischen Behörden verständigt, Ärzte und Sanitätsmannschaften alarmiert, die Dienststellen für Gestein- und Letztenspersonal benachrichtigt. Sowie der Betriebsleiter ist es dafür zu sorgen, daß der Hilfswagen freie Fahrt bis zur Unglücksstelle hat, dementsprechend müssen fahrbahnfähige Züge aufgehalten oder umgeleitet werden, wenn der Hilfswagen naturgemäß den Vorrang vor allen anderen Zügen.

An der Unfallstelle angekommen, gilt die nächste Sorge selbstverständlich in allererster Linie der Rettung von Verletzten und der Befreiung etwa unter den Trümmern besonderer Passagiere des Unglücksortes. Erst wenn alle geborgen sind und die Gerichtsbehörden ihre ersten Erhebungen abgeschlossen haben, was meistens längere Zeit in Anspruch nimmt, kann mit der Freimachung der Strecke begonnen werden. Die hierzu notwendige Zeit richtet sich ganz nach der Größe des Unglücks, es wird aber ohne Unterbruch gearbeitet und wenn nötig Verstärkungen und Ablösungen herangezogen. Die eingesetzten Fahrzeuge werden geborgen, wieder auf die Schienen gebracht und fahrbar gemacht, aufeinandergebundene Wagen auseinandergerissen, wobei die Lokomotive des Hilfswagens oft gute und rasche Dienste leistet. Ist das Chaos gelichtet und sind die letzten Trümmer der Katastrophe zusammengehoben und beseitigt, so treten die Bahnhöfe für Gestein- und Letztenspersonal mit ihren Arbeitsgruppen in Funktion, um die Strecke wieder fahrbar und für den normalen Verkehr frei zu machen.