

# Alarm! Eisenbahnunglück!

Autor(en): **Egli, Karl**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **9 (1933)**

Heft 6

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-752174>

## **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.



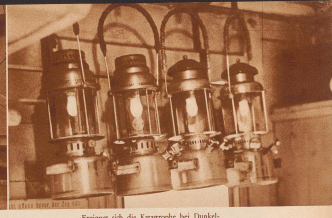
Auf allen größeren Bahnhöfen der Schweiz stehen Hilfswagen mit Dampflokmaschinen fähig, und zwar so, daß sie ohne große Rangierbewegungen nach Bedarf sofort abfahren können



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-, Sturmblech, dicken Handschuhen usw. ausgerüstet



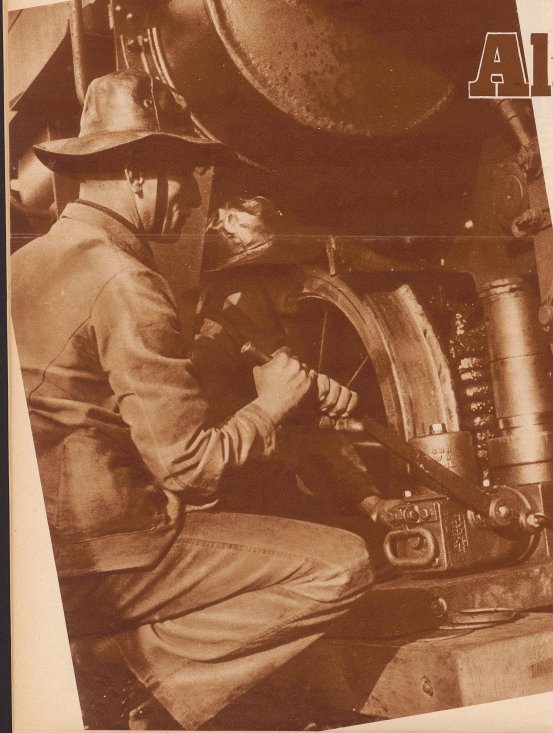
Im Führerstell des Hilfswagens wird ein kompletter Rollwagen mitgeführt, der auf unklipplichen Schienen herangebracht werden kann



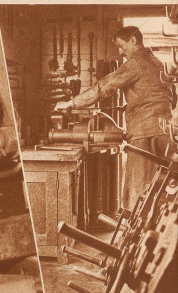
Erspringt sich die Kesselprobe bei Dunkelheit, so kann die Unglücksstelle mit mehreren Feuerlöscheinrichtungen besichtigt werden

# 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 entgleisten Räder und Kuppelstelle entlasten, so daß sie leicht wieder auf die Schienen gebracht werden können



Gerüstbau des Hilfswagens. An der Werkbank können im Ort und Sohle notwendige Zurechtungen 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 Zafahr, bis direkt zur Unglücksstelle gewährleisten, 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 aufzuräumen, 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 Schneide- und Schweißapparat, starke Petroleumlampen und transportable Axtenschnittwerkzeuge, eine ausreichend helle Beleuchtung, der Unfallmülle bei Dunkelheit, ein tragbarer Telefonapparat, vollständige technische Ausrüstung der Hilfswagen. Ein besonderes heilbares Mittel ist für die Hilfsmannschaften reserviert, hier sind die Arbeitsmittel, Sturmblech und dicken Handschuhe untergebracht, damit die Leute mitten so ausgerüstet sind, daß sie bei jedem Wetter ihren schweren Dienst versehen können.

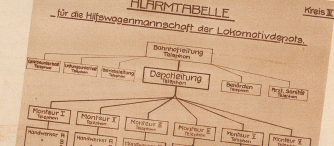


Im zweiten Gerüstbau des Hilfswagens werden schwere schwere Rollen und Rollen hergestellt, die auf den Rollen der entgleisten Räder und Kuppelstellen eingesetzt werden können

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 Charakter 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 requiriert 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 fahrplanmäßige Züge blockiert sind. Gerade die Erfahrungen anlässlich der Unglücke bei Luzern und Oberkorn haben die Richtigkeit dieser Theorie voll und ganz 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 Bahnhofsleitung eingelangt — 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 abfahrtsbereit gestellt. Ist das Unglück während der normalen Arbeitszeit geschehen, so sind die Hilfsmannschaften naturgemäß sofort bei der Hand, in anderen Fällen werden die Hilfspersonen telephonisch alarmiert und nach Maßgabe ihrer



Die Alarmtabelle für die Hilfswagenmannschaften. Die erste Meldung von einem Eisenbahnunglück geht bei der Bahnhofsleitung ein, von hier aus wird in erster Linie die Deposition für die Bahnhöfe, die Arras, Sion, Birmensdorf usw. Die Deposition direkt alarmiert, so wie 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 Gruppenführers 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 wurden von der Bahnhofsleitung auch die zuständigen gerichtsärztlichen und politischen Behörden verständigt. Ärzte und Sanitätsmannschaften alarmiert, die Dienststellen für Gestein- und Letztenspersonale benachrichtigt. Sowie der Betriebsleitung ist es dafür zu sorgen, daß der Hilfswagen freie Fahrt bis zur Unglücksstelle hat, dementsprechend müssen fahrplanmäßige Züge aufgehalten oder umgelenkt werden, wenn der Hilfswagen naturgemäß den Vorrang vor allen anderen Zügen.

An der Unfallstelle angekommen, gilt die nächste Sorge selbstverständlich in allererster Linie der Bergung von Verletzten und der Befreiung etwa unter den Trümmern besonderer Passagiere des Unfallsortes. Erst wenn alle geborgen sind und die Gerichtsbehörden ihre ersten Erhebungen abgeschlossen haben, was meistens längere Zeit in Anspruch nimmt, kann mit der Freischnitzung 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 entgleisten Fahrzeuge werden gehoben, wieder auf die Schienen gebracht und fahrbar gemacht, aufeinandergebrochene Wagen auseinandergerichtet, wobei die Lokomotive des Hilfswagens oft gute und starke Dienste leistet. Ist das Chaos gelichtet und sind die letzten Trümmer der Katastrophe zusammengehoben und beseitigt, so treten die Bahnmänner für Gestein- und Letztenspersonale mit ihren Arbeitsgruppen in Funktion, um die Strecke wieder fahrbar und für den normalen Verkehr frei zu machen.