

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: 02.04.2025

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



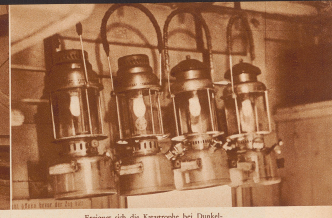
Auf allen größeren Bahnhöfen der Schweiz stehen Hilfswagen mit Dampflokmaschinen fähig, und zwar so, daß sie ohne große Rangierbewegungen nach Bedarf sofort abfahren können.



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-, Sturmkleid, dicken Handschuhen usw. ausgerüstet.



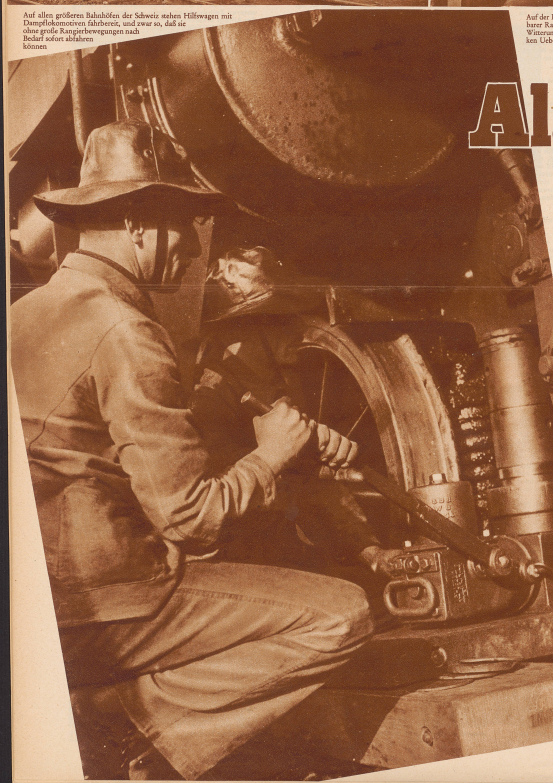
Im Führerstand des Hilfswagens wird ein kompletter Rollwagen mitgeführt, der auf unklipplichen Schienen herangebracht werden kann.



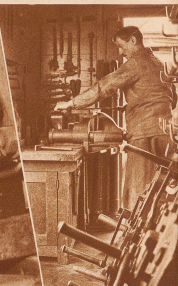
Erspringt sich die Kesselprobe bei Dunkelheit, so kann die Unglücksstelle mit mehreren Feuerlöscheinrichtungen besichtigt werden.

Alarm! Eisenbahnunglück!

TEXT UND
AUFNAHMEN
VON
KARL EGLI



Links: Mit ganz geringem Kraftaufwand werden verformte oder hydraulischen Wenden die viele Tausende schweren eisernen Lokomotiven gehoben und dadurch die entgleisten Räder und Kuppelstelle entlastet, so daß sie leicht wieder auf die Schienen gebracht werden können.



Gerüstbau des Hilfswagens. An der Werkbank können im Ort und Solla 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 vier Richtungen 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.



Im zweiten Gerüstbau des Hilfswagens werden schwere schwere Rollen und Rollen montiert, da es in der Regel notwendig ist, auf dem mehr oder weniger eisernen und geschweißten Blechkörper eine feste Unterlage zu erstellen.

zum Beispiel ein starker Schneide- und Schweißapparat. Starke Petroleumlampen und transportable Acetylenleuchtwerke liefern eine ausreichend helle Beleuchtung der Unfallstelle bei Dunkelheit, ein tragbarer Telefonapparat, verstellbare die technische Ausrüstung der Hilfswagen. Ein besonderes beachtenswertes ist für die Hilfsmannschaften reserviert, hier sind die Arbeitskleidung und die Wintermützen, Sturmkleid und dicken Handschuhe untergebracht, 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 Geruch der Schweiz wurde davon abgesehen, den Hilfswagen noch Sanitätswagen beizugeben, 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 Automobil ergänzt. Auch geht der Abtransport von Verletzten mittels Sanitätswagen viel rascher vor sich als durch Bahnhöfe, was zu dem Zweck 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 Bahnhöfleitung 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. Die übrigen Hilfsmannschaften sind nach Maßgabe ihrer



Die Alarmtabelle für die Hilfswagenmannschaften. Die erste Meldung von einem Eisenbahnunglück geht bei der Bahnhöfleitung ein, von hier aus wird in erster Linie die Deposition für die Bahnhöfleitung, Hand in Hand damit geht die Benützung der Bahnhöfleitung, die Arrangements, Benützung usw. Die Deposition direkt 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 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 Bahnhöfleitung auch die zuständigen gerichtsärztlichen und politischen Behörden verständigt. Ärzte und Sanitätsmannschaften alarmiert, die Dienststellen für Gesteine- und Letztenspersonen benützlich. Sobald der Betriebsleiter in es dafür zu sorgen, daß der Hilfswagen freie Fahrt bis zur Unglücksstelle hat, dementsprechend müssen fahrplanmäßige Züge aufgehalten oder umgelenkt werden, wenn der Hilfspersonal 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 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, aufeinandergebrochene Wagen auseinandergerichtet, 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 Bahnmänner für Gesteine- und Letztenspersonen mit ihren Arbeitsgruppen in Funktion, um die Strecke wieder fahrbar und für den normalen Verkehr frei zu machen.