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

Herausgeber: Schweizerischer Centralverein vom Roten Kreuz

Band: 10 (1902)

Heft: 13

Artikel: Eisenbahnunfälle und Verbesserung des Eisenbahn-Rettungswesens in Preussen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-553812

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

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

Nr. 13. — X. Jahrgang. 1. Juli 1902.

Das Rote Kreuz

Abonnement:
Für die Schweiz . . . jährlich 3 Fr. —.
Für das Ausland . . jährlich 4 Fr. —.
Preis der einzelnen Nummer 30 Cts.

Insertionspreis:
(per einspaltige Petitzeile):
Für die Schweiz . . . . . 30 Ct.
Für das Ausland . . . . . 40 „
Reklamen:
1 Fr. — per Redaktionszeile.

Offizielles Organ und Eigentum
des schweiz. Centralvereins vom Roten Kreuz, des schweiz. Militärsanitätsvereins und des schweizerischen Samariterbundes.

Korrespondenzblatt für Krankenvereine und Krankenmobilienmagazine.

Erscheint am 1. und 15. jeden Monats.

Redaktion: Schweizerisches Centralsekretariat für freiwilligen Sanitätsdienst (Dr. W. Sahli), Bern.
Alle die **Administration** betreffenden Mitteilungen, Abonnemente, Reklamationen 2c. sind zu richten an Hrn. **Louis Cramer**, Plattenstraße 28, Zürich V.

Annoncen nehmen entgegen die Administration in Zürich und die Buchdruckerei Schüler & Cie. in Biel.

Inhalt: Eisenbahnunfälle und Verbesserung des Eisenbahn-Rettungswesens in Preußen. — Nicht zu kalt und nicht zu heiß. — Rot-Kreuz-Pflegerinnenschule Bern. — Der schweiz. gemeinnützige Frauenverein. — An die Sektionen des schweiz. Samariterbundes. — Mitteilung des Centralkomites des schweiz. Mil.-San.-Vereins an die Sektionen. — Quittung. — Zur Notiz. — Aus den Vereinen. — Vermischtes. — Bibliographie. — Anzeigen.

Eisenbahnunfälle und Verbesserung des Eisenbahn-Rettungswesens in Preußen.

Nach dem Deutschen Roten Kreuz und der Zeitschrift für Samariter- und Rettungswesen.

In letzter Zeit haben sich die Nachrichten über schwere Unglücksfälle auf der Eisenbahn in bedauerlicher Weise gehäuft. Unmittelbar nach dem schrecklichen Unglück bei Zschortau traf die Nachricht von der Entgleisung des Pilgerzuges bei Moyenneville ein und fast gleichzeitig wurde ein schwerer Zusammenstoß aus Nordamerika gemeldet, von dem ein Auswandererzug betroffen wurde. Es ist bekannt, daß in allen diesen Fällen zahlreiche schwere und leichtere Verletzungen vorkamen, daß eine große Anzahl von Toten aus den Trümmern hervorgezogen wurden. Man kann außerdem annehmen, daß von den Schwerverletzten noch nachträglich mehrere ihren Verwundungen erliegen oder zeitlebens Krüppel bleiben. Und doch ließen sich gewiß viele Todesfälle vermeiden, wenn bei jedem Eisenbahnunglück schnell ausreichende Hülfe vorhanden wäre. Denn es ist unzweifelhaft, daß viele Menschen in solchem Falle nur deshalb ums Leben kommen oder tötliche Verletzungen davontragen, weil es ihnen nicht möglich ist, sich aus eigener Kraft aus dem umgestürzten oder zertrümmerten Wagen zu befreien, namentlich wenn sie in Wagentrümmer, Holz und Eisenteile, Gepäckstücke u. s. w. eingeklemmt sind. Es muß ein fürchterlicher Zustand sein, in dem sich diese Unglücklichen alsdann befinden, unfähig, sich selbst aus der Einklemmung zu erlösen, umringt von Sterbenden und Verwundeten, deren Stöhnen und Angstgeschrei das Entsetzen vermehrt, während andere, die Kraft und Gelegenheit zur Rettung haben, in der allgemeinen Panik rücksichtslos den wenigen, vielleicht noch freien Ausgängen zustreben und in diesem Drange alles niedertreten und niederreißen, was ihnen den Ausweg versperrt. Geraten die Wagentrümmer, wie es leider so oft geschieht, gar noch in Brand, so ist das Loos der Eingeklemmten noch schrecklicher.

Die Verhältnisse bringen es mit sich, daß eine Hülfeleistung bei diesen Unglücksfällen meist erst verhältnismäßig spät einsetzt, d. h. wenn es für viele schon zu spät ist. Namentlich wenn sich das Unglück auf freiem Felde, in größerer Entfernung von Städten ereignet, vergeht naturgemäß eine sehr lange Zeit bis zum Eintreffen der Hülfsmannschaften. Das Personal des Zuges und die nicht verletzten Fahrgäste vermögen, soweit sie nicht vor Schreck und Erregung ganz unfähig dazu sind, kaum die allernotdürftigsten Aufräumungsarbeiten vorzunehmen. Befindet sich unter den Fahrgästen zufällig ein Arzt oder ausgebildeter Kranken-

pfleger, so vermag dieser zwar manche Ungeschicklichkeit beim Bergen der Verwundeten zu verhüten — aber zu sachgemäßer Hülfe wird es ihm meist am Notwendigsten, an Verbandmaterial, an Morphium u. s. w. fehlen. Auch ist ein Arzt in solcher Lage kaum imstande, mehr als einigen wenigen Verwundeten zu helfen.

Da Unglücksfälle auf der Bahn wohl trotz aller Vorsichtsmaßregeln und trotz sonstiger Bemühungen nie ganz zu vermeiden sein werden, so muß man darauf bedacht sein, die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, um den Verunglückten möglichst schnell ausreichende Hülfe zu teil werden zu lassen. Schon vor dem Bekanntwerden der letzten Unglücksfälle hat daher das preußische Eisenbahnministerium beschlossen, eine Reform des Eisenbahn-Rettungswesens vorzunehmen und die Dienstvorschriften über das Rettungswesen durchweg umzuändern. Die hauptsächlichste Neuerung besteht darin, daß an 75 größeren Stationen Hülfszüge von je einem Gerätschaftswagen und einem Arztwagen dauernd aufgestellt und lediglich zur Verwendung von Eisenbahnunfällen zur jederzeitigen Benutzung bereit gehalten werden. Diese 75 Züge werden ohne Berücksichtigung der Direktionsgrenzen so auf die einzelnen Stationen verteilt, daß die Herbeiführung eines Hülfszuges auf allen Strecken ziemlich gleichmäßig in möglichst kurzer Zeit zu bewerkstelligen ist. Für die Hülfszüge sollen sodann die besteingerichteten Gerätschaftswagen ausgesucht und bei ihrer Ausrüstung u. a. namentlich mit auf möglichst vollkommene Einrichtungen zur Beleuchtung der Unfallstellen in der Dunkelheit Bedacht genommen werden. Ferner ist für jeden Hülfszug und Hülfsgerätschaftswagen ein Beamter zu bestimmen, der für die gute Beschaffenheit der Fahrzeuge und Geräte und für das Vorhandensein aller Materialien verantwortlich ist. Die zur Begleitung der Hülfszüge erforderlichen Beamten und Mannschaften sind ein- für allemal für diesen Zweck zu bestimmen. Zur Erprobung der Alarmbereitschaft soll mindestens zweimal im Jahre eine unvermutete Alarmierung vorgenommen werden.

Mit der Verbesserung dieser Rettungseinrichtungen muß selbstverständlich auch eine Vervollkommnung des Unfallmeldewesens Hand in Hand gehen. Zu dem Zwecke sind auf den für Hülfszüge und Hülfsgerätschaftswagen bestimmten Stationen die zum Teil bereits vorhandenen telephonischen Verbindungen so zu vervollständigen, daß unmittelbar nach Eingang einer Unfallmeldung von der Station aus die zur Begleitung erforderlichen Inspektionsvorstände, Aufsichtsbeamten, Ärzte und Mannschaften benachrichtigt werden können. Es sind deshalb die telephonischen Verbindungen nicht nur nach den Bureauräumen, sondern auch nach den Wohnungen der Beamten herzustellen. Wegen weiterer Ausbildung der telephonischen Verbindungen der Blockwärter- und Bahnwärterhäuser mit der nächstgelegenen Station, sowie wegen Anstellung von Versuchen mit telephonischen Verbindungen, die an der Unfallstelle herzustellen sind, wird noch eine besondere Bestimmung des Ministers ergehen.

Nach den weiteren Verfügungen über die Arbeiten an der Unfallstelle selbst haben sich alle an der Unfallstation befindlichen Bediensteten, die nicht unbedingt zur Sicherung der Strecke, zur Bedienung der Lokomotive und zur Aufrechterhaltung des Nachrichtendienstes gebraucht werden, mit der größten Bereitwilligkeit unter Benutzung der auf der Lokomotive, im Gepäckwagen und sonst vorhandenen Geräte an den Rettungsarbeiten zu beteiligen. Insbesondere haben sie für die Bergung verletzter und getöteter Personen zu sorgen, das Umsichgreifen von Feuer zu verhüten und soweit tunlich mit dem Freimachen der Strecke zu beginnen. Die Leitung dieser Arbeiten obliegt zunächst dem Zugführer oder dem zufällig anwesenden höheren Beamten bis zur Ankunft des zuständigen Betriebsbeamten oder dessen Vertreters. Nach Eintreffen des Hülfszuges obliegt dem höchsten maschinentechnischen Beamten die Leitung der Aufräumungs und Bergungsarbeiten nach Verständigung mit dem höchsten betriebstechnischen Beamten über das hierbei zu beobachtende Vorgehen.

Der Minister hat die Eisenbahndirektionen angewiesen, diese Vorschriften unverzüglich auszuführen und die entstehenden Kosten aus den überwiesenen Mitteln zu bestreiten.

In einer der nächsten Nummern des „Roten Kreuzes“ werden wir auf die in Vorstehendem signalisierten neuen Ärztewagen der preußischen Staatsbahnen noch genauer hinweisen und hoffen damit auch unserer Bundesbahnverwaltung, die sich gegenwärtig mit dem Studium dieser Verhältnisse befaßt, willkommene Anregung bieten zu können.