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: 11 (1903)

Heft: 8

Artikel: Welche Rettungsvorrichtungen sind für die Schiffahrt praktisch?

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-545424

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: 30.11.2025

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

Welche Rettungsvorrichtungen sind für die Schiffahrt praktisch?

Noch nuter dem frischen Eindruck der neulichen erschütternden "Primus-Katastrophe" auf der Elbe unterzieht in "Meer und Küste" E. F. Gabel-Hamburg die gegenwärtig gesträuchlichen Rettungsvorkehrungen bei der Schiffahrt einer kritischen Beleuchtung und weist eindringlich auf verschiedene Berbesserungen hin, deren sie nach seiner Ansicht noch bedürfen. Und da wir es für eine Aufgabe dieser Blätter halten, auch dem Rettungswesen zu Wasser die gebührende Ausmerksamkeit zuzuwenden, mag das Wesentliche aus den Aussiührungen des Verfassers auch hier Platz sinden und das Interesse unserer Leser an dieser ganz eminent bedeutungsvollen Frage auregen. Es wäre dringend zu wünschen, daß ähnlich, wie das Eisenbahnunglück dei Altenbeken einen mächtigen Austoß zur Verbesserung des Rettungswesens" im Eisenbahnbetrieb gegeben hat, so auch dieses Schiffsunglück energische Resormen in dem Retztungswesen zu Wasser einleitete. Diseite moniti!

Doch folgen wir jest den fachkundigen Betrachtungen Gabele, der fich folgendermaßen

äußert:

"Wie ans den Verhandlungen des Hamburger Seeamtes hervorgeht, ift ein einziger Rettungsring im Innenraum des verunglückten Dampfers "Primus" vorgefunden worden. Mit Recht ift dieser eine Rettungsring als nuzulänglich von dieser Behörde bezeichnet worden, zumal sich über zweihundert Personen auf dem Dampfer befanden. Ob noch mehrere Rettungsringe ursprünglich bezw. beim Beginn der Rücksahrt von dem Orte Cranz an der Unterselbe vorhanden waren, konnte nicht sestignettellt werden. Sine eingehende Untersuchung, wie viele Rettungsringe der Dampfer bei Beginn der Rücksahrt hatte, unterblieb, weil alle Personensdampfer, die im Hamburger Hafen und auf den Strecken oberhalb und unterhalb Hamburgs verkehren, höchstens zwei Rettungsringe mitsühren und sonstige Rettungsvorrichtungen sehlen. Bon einer behördlichen Anordnung, irgend welche Anderungen und Verbesserungen an den Flußdampfer-Rettungsapparaten einzusühren, hat man dis jeht nichts gehört. Hoffentlich trägt die traurige Begebenheit dazu bei, daß von maßgebender Stelle Bandel in der Unzusänzlichseit dieser Sicherheitsvorrichtungen geschaffen wird. Die auf den Flußschiffen sahrenden Reisenden haben ebensogut Anspruch auf Schutz ihres Lebens, als diezenigen Personen, die auf Seeschiffen und Eisenbahnen reisen.

Die wefentlichften, in der Pragis vortommenden Rettungsgerate find folgende:

a) Rettungsringe (life buoys) mit Korksüllung. Die Ringe mussen laut behördslicher Vorschrift mit Korksücken gestopft sein, dürfen aso keinen gemahlenen Kork enthalten. Die Ringe sind außen mit Griffleinen versehen, damit sich die in das Wasser gefallene Verson— eventuell auch zwei oder drei Personen— bequem daran halten kann. Damit diese Retztungsringe auf mehrere Meter leicht sichtbar sind, gibt man ihnen einen weißen Anstrich; sie werden speziell dann gebraucht, wenn eine einzelne Person oder auch zwei über Bord gefallen sind. Die vorgeschriebene Tragfähigkeit dieser Ringe für Seeschiffe beträgt 14 Kilos Eisen 24 Stunden lang in frischem Wasser. Hußbampfer sind die Ringe etwas kleiner und infolgedessen von geringerer Tragfähigkeit. Diese Rettungeringe werden anch noch in anderer Aussührung hergestellt und zwar mit acht Griffleinen — letztere mit Korkschwimmern versseben, damit die Leinen auf dem Wasser schwimmen und daher von dem Verunglückten leichter zu erreichen sind —; ferner Ringe nach Kösters System zum Umlegen um den Körper, wodurch dem Schiffbrüchigen große Bewegungssreiheit geschaffen ist, da eine Schnur oder ein Gürtel im Junern des Rettungsringes besestigt ist, welche den Körper trägt und den Könper dom Körper abhält.

b) Rettungsmurfbälle aus Kork mit entsprechend langer Leine werden den Berunglückten zugeworfen und finden besonders bei Eisgefahr Berwendung.

c) Rettungsgürtel. Diese Gürtel werden um die Lenden geschnürt und bestehen ans einer Segeltuchhülle (Husse), in der Korkstücke — oder ein Material von mindestens gleicher Schwimmfähigkeit — eingenäht sind. Die Tragfähigkeit beträgt laut Vorschrift der Behörde & Kilos Gisen 24 Stunden in frischem Basser. Wiederholte Fälle haben zur Evisdenz bewiesen, daß der Rettungsgürtel beim Kopssprung in das Basser infolge Zusammenziehen des Körpers leicht aus der Lage kommen kann, bezw. sich nach den Beinen zu verschiebt. Durch das überkippen des Oberkörpers, das unter diesen Umständen leicht vorkommen kann, kommt der Verunglückte in die Gesahr, zu ertrinken, da der nach unten gerutschte Gürtel die Schwimmfähigkeit nach den Beinen verlegt und der Mann mit dem Kopf im

Waffer fteht und seine Beine in die Luft ragen. Um diesem Übelftand vorzubengen, werden bie Burtel neuerdinge mit Schultertragbandern verseben, wodurch ein Gerunterrutschen ausgeschlossen ift.

d) Rettungsweften find in Bezug auf Berftellung und Tragfähigfeit bem Burtel gleich. Der obere Ansatzum Durchsteden ber Arme - baher ber Name Wefte - hat ben gleichen Zwed, als die Tragbander der Gurtel, b. h. das Berichieben der Wefte nach ben

Beinen zu verhindern.

Die Gurtel und Beften findet man auf allen Seedampfern für Berfonenbeforderung (Baffagierdampfer) und ift bafür Sorge zu tragen, daß für jeden Reisenden und jeden Mann der Befatung mindeftens ein folder Rettungsapparat vorhanden ift. Jeder Baffagier hat einen folden Gurtel - bezw. eine Befte - in feiner Rabine, ber ihm bei feiner Anfunft auf bem Schiff gezeigt wird. Auch wird er mit ber Sandhabung des Apparates vertraut gemacht. Reben der einfachen Ausführung, wie man fie allenthalben auf den Baffagier-Seedampfern antrifft, gibt es noch folde Apparate in geschmachvollerer Aussührung, die fich dem Rorper beffer anpaffen und teurer im Preise find.

Wie aus Vorftehendem ersichtlich ift, stehen die Rettungseinrichtungen für Seeschiffe auf hoher Stufe. Es ift seitens der Deutschen Seeberufsgenoffenschaft nichts verfäumt worben, um das Rettungswesen nach Möglichkeit zu vervollkommnen, und unfere großen Dampferlinien haben bas Ihrige bagn beigetragen, burch die prompte Ginführung guter Apparate und durch die rechtzeitige Unterweisung der Paffagiere in der Handhabung berfelben den

Sicherheitedienft auf den Schiffen zu erhöhen.

Rettungsboote find an den Seiten ber großen Seedampfer fo befeftigt, daß fie im Augenblick der Gefahr sofort zu Waffer gelaffen werden konnen. Die betreffenden Borrichtungen zum Berunterlaffen der Boote muffen selbstredend in bestem gebrauchsfähigem Zustand erhalten werden. Etwa eintretende Schaben muffen fofort befeitigt werden und die Befagung des Schiffes muß mit der Handhabung der Bote genan vertrant sein. Die Schiffskapitane lassen zu diesem Zweck von Zeit zu Zeit Rettungsmanöver mit den Booten ausführen, wobei jedem Mann fein bestimmter Play angewiesen ift. Jedes Boot hat, wenn bas Schiff verlaffen werden muß, feinen Führer, ein Teil bes Schiffspersonals (Stewards) hat für bie Berproviantierung der Boote zu forgen, fofern noch Zeit dazu vorhanden ift; furz, jedem Mann der Befatung ift fein Plat angewiesen, wohin er fich bei feinem Schiffsunglud gu begeben und seine Pflicht zu tun hat. Alle diese Sicherheits- und Vorsichtsmaßregeln und das Borhandensein einer geschulten Bedienungsmannschaft fichern ben beutschen Reedereien den Ruf, bag man auf ihren Schiffen ficher reift ober mindeftens ebenfo ficher, als auf irgend einem der besten ausländischen Dampfer. Leider konnen folche Boote von den tleinen Glußbampfern wegen ihrer geringen Tragfähigkeit nicht aufgenommen werden. Dagegen führen fie nicht felten ein fleines Boot nach, bas in ber Riellinie mitgeschleppt wird, und im Falle bes Schiffsunterganges immerhin einige Personen aufnehmen fann.

Auf ben erften Blid icheinen alle biefe Sicherheitsvorrichtungen zu genügen, znmal wenn man bedenkt, welches Mittel den Schiffen durch Signallaternen, Leuchtfener, Feuerschiffe n. dgl. in die hand gegeben ift, Zusammenftoge mit anderen Schiffen, Auflaufen auf Felsen, Sandbante und andere Schiffshinderniffe zu vermeiden. Tropdem befteht immer große Befahr für die Schiffahrt, sei es durch unrichtige Handhabung der Signallichter, durch Zusammenftogen mit Bracks gestrandeter Schiffe und durch Rebel auf bem Meer und auf Fluffen. Berade mahrend des nebeligen Wetters erfolgen erfahrungsgemäß die meiften Schiffsunfalle, trot verminderter Fahrt und Signalen vermittelft der Dampfpfeifen und Nebelhörner. Erfolgt ein Busammenftoß, der von einer Rataftrophe begleitet ift, fo entfteht in der Regel eine toloffale Berwirrung. Die Paffagiere, die fich auf Deck aufgehalten haben, fturgen in die Rabinen, um ihre habe noch mitzunehmen und besonders um sich mit dem in der Rabine guruckge. gebliebenen Rettungsapparate zu versehen. Ihnen entgegen stürzen sich in diesem Moment vielleicht schon diejenigen Bassagiere, die sich in den Kabinen aufgehalten hatten und mit dem Mötigen versehen find. Man dente fich bas Zusammentreffen beider Barteien in ben engen Schifferaumen, jeder beftrebt, vorwärts gu tommen, und jeder den andern hindernd. Benn einerseits anerkannt werden muß, bag es ratsam ift, jedem Baffagier feinen Rettungeapparat in die Rabine zu geben, sei es, um einem Rampfe um die Apparate in der Stunde der Befahr vorzubeugen, fei es, um jedem berfelben Belegengeit zu geben, fich mit bem Apparat gu

verfeben, ohne dag er von andern daran gehindert wird, fo bleibt doch bie Möglichkeit eines Bufammenftoges zwifchen benjenigen Paffagieren, die fich auf Ded aufgehalten haben, um baselbst in ihren Lehnstühlen der Ruhe zu pflegen, und den Reisenden, die sich in den Rabinen aufhielten, bestehen, und welche Folgen baraus entstehen konnen, tann fich jeder ausmalen, ber bas Innere eines Schiffes eingehend betrachtet hat. Um biefer Eventualität vorzubengen, mußten also auch Rettungsapparate auf Dect vorhanden sein. Es läßt fich hier aber ichmer beren Angahl bestimmen, ba man im voraus nicht miffen tann, wie viele Reisende fich auf Ded aufhalten, bezw. wie viele Rettungeapparate für fie benötigt werden. Für die Schiffahrtegesellschaften wäre es sehr schwer, hier das Richtige zu treffen, und man kann ihnen daher auch kann zumuten, für jeden Passagier, der sich auf Deck aufhält, auch oben einen Rettungsapparat parat zu halten. Das reifende Bublifum muß hier felbft eingreifen, zumal die löfung bes Problems außerft einfach ift, wie aus Nachstehendem hervorgeht. Jeder Reisende und besonders die Rajutenpaffagiere haben Reiseftühle, die fie jum Sigen auf Deck benuten und die jusammengeflappt merben konnen. Nun läßt fich boch leicht die Ginrichtung fo treffen, bag ber Sig, anftatt burch ein Tuch burch einen Rettungsgurtel ober eine Rettungsweste gebilbet mird. Der Burtel oder die Befte ift fo an bas Stuhlgeftell mit haten befeftigt, bag ein Losmachen bes Rettungeapparates und bas Umlegen um ben Körper in weniger als einer Minute geschehen tann. In dieser Beise wird jeder Zusammenstoß zwischen Passagieren auf Deck und benjenigen in den Rabinen, bezw. im Zwischendeck vermieden. Gin derartiger Reiseftuhl, beffen Sit als Rettungeapparat ausgebilbet ift, wurde fürzlich zum Schut angemelbet.

Unf ben kleinen Bersonendampfern ber Fluffe murbe bas Ded bald befett fein, wenn auch nur ein Teil der Paffagiere derartige Stuhle mitbrachte, ba ber Raum auf dem Ded ber Flugdampfer zu bescheiden ift, um einen solchen Stuhl für jeden Bassagier aufzunehmen, und mitunter taum fo viel Plat vorhanden ift, daß die zahlreichen Berfonen ftehenden Fußes Plat finden. Dagegen ließen fich aber wohl berartige Sitvorrichtungen, die weniger Plat einnehmen und jum Berunterklappen eingerichtet find, auf bem Deck diefer Dampfer einrichten, und zwar fo, daß der Rettungsapparat nach unten zu liegen tommt, wenn der Sit nicht gebraucht wird, damit ber Apparat durch Baffer beim Bafchen des Deckes oder bei meteorologischen Ginfluffen nicht beschäbigt wird. Die Sache bedarf nur der Ausarbeitung, um in die Bragis eingeführt zu werden. Was fich mit dem beschriebenen Reisestuhl im Kleinen erreichen läßt, fann man auch wohl fur größeren Bebarf burch eine entsprechend praktische Ausführung einrichten. In Amerika hat man schon berartige Ginrichtungen auf Flußdampfern; die Sige find aus Gummikissen, die mit Luft aufgebläht sind und immerhin momentan einen Rettungsapparat barftellen. Wenn auch biefe Ginrichtung keinen besondern Berlag bietet und in Bezug auf Stabilität mit unsern Korkrettungeweften, bezw. Würtel keinen Bergleich aushalten tann, fo genügt fie vielleicht boch bei Zusammenftogen, bezw. Rataftrophen, um bie Schiffbrüchigen so lange über Wasser zu halten, bis von anderer Seite ihre Rettung erfolgt.

Eine weitere Neuerung, die bis dato noch wenig Aufnahme in der Praxis gefunden hat, sind die sogenannten Leuchtbojen zum Netten Schiffbrüchiger während der Dunkelheit. Man denke sich einen Mann über Bord mährend des Nachtdienstes. Selbst wenn der Unfall sofort bemerkt wurde, ist doch das Schiff schon weit von der Unsalstelle weg, dis die Maschine stoppen kann. Es ist schwer, jenen Unglücklichen in der Dunkelheit aussindig zu machen, der vielleicht schwimmt, aber nicht weiß, wohin. Sieht er dagegen die leuchtende Boje, so hat er wenigstens ein Ziel vor Augen, das er in der Dunkelheit erkennen kann und von dem er Rettung zu erwarten hat. Auch die Leuchtbojen größeren Umfanges würden ausgezeichnete Dienste leisten, wenn bei Schiffstatastrophen infolge des Sindringens des Wassers plötzlich die Beleuchtung versagt und vielleicht keine Zeit mehr vorhanden ist, um Lampen anzustecken. Zur Sicherheit müßte die Boje immerhin mitgeführt werden."

("Deutsche Zeitschr. f. Samariterwesen.")



Berurteilung öffentlicher hypnotischer Schaustellungen.

Die "Schweiz. Blätter für Gefundheitepflege" schreiben:

In Zurich, wie in anderen Schweizerstädten hat ein professionsmäßiger Wanderhupnostiseur, der Laie Albert Krause, eine Reihe von Demonstrationsabenden über sogen. Wachsuggestion