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: 20 (1912)

Heft: 15

Artikel: Über Eisenbahnkatastrophen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-547062

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: 21.11.2025

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

Südarmee wollten je ein Negiment den Uebergang über das Rainmühletobel erzwingen, wobei es zahl= reiche Berwundete gab. 27 Knaben der Sekundar= und Oberschule Gerliswil und Sprengi dienten als Berwundete. Die weiblichen Mitglieder des Sama= ritervereins Emmen hatten die Berwundeten aufzu= fuchen und zu verbinden, und die männlichen Mitglieder besorgten den Transport derselben auf die Wagen. Die Mitglieder ber Seftion Rothenburg richteten in einem Schuppen der landwirtschaftlichen Genoffenschaft bei der Station Rothenburg eine Abschubstation, sowie einen Gifenbahnwagen zum Beiter= transport ein. Die Arbeit begann überall um 2 Uhr. Der Transport vom Gefechtsort zur Station mittelft zwei Wagen und einem Auto wurde um 3 Uhr 10 Minuten begonnen und war um 4 Uhr 15 Minuten beendigt. Bier Schwerverwundete wurden per Trag= bahre vom Gefechtsort zur Station Rothenburg ge= tragen. Die andern Schwerverwundeten wurden bei der Station Rothenburg teils in Tragbahren in den Eisenbahnwagen eingeladen, teils im genannten Schuppen auf Strohfäcke gelagert. Um 5 Uhr waren die Lagerplätze wieder geräumt und um 5 Uhr 15 Minuten folgte die Kritik von herrn Dr. med. von Deschwanden. Derselbe sprach im allgemeinen seine Zufriedenheit aus, doch machte er auch auf die Fehler aufmerkfam und ermahnte die Samariter und Sama= riterinnen, sich dieselben zu merken. Berr Dr. med. Friedrich Stocker in Luzern sprach seine Freude aus über die vortrefflich angelegte lebung, dankte den Herren lebungsleitern, den Teilnehmern und Teil= nehmerinnen und ermunterte alle mit zu Berzen gehenden Worten, den Rot-Rreuz-Bestrebungen immer mehr zum Durchbruch zu verhelfen. Herr Sekundarlehrer Trozler, Präsibent des Samaritervereins Emmen,
stattete den Herren llebungsleitern, besonders dem
Herrn Kritiker, und dem Bertreter des Roten Kreuzes
den verbindlichsten Dank des Samaritervereins Emmen ab. Herr Sidler, Präsident des Samaritervereins
Rothenburg, dankte dem Borstand des Samaritervereins Emmen sür die Initiative zur heutigen
llebung, verdankte ebenfalls den Herren Kursleitern
ihre Mitwirkung und sprach den Bunsch aus, ein
andermal wieder gemeinsam eine ähnliche llebung
abzuhalten.

Bei einem gemütlichen zweiten Teil, welcher durch eine kleine Musikkapelle verschönert wurde, blieben die Samariterinnen und Samariter noch einige Zeit beisammen und brachen dann gemeinsam zur Heinericher und gemütlicher Nachmittag.

Bern. 1. Augustfeier. — An die Bewohner der Bundesstadt gest die herzliche Bitte, am 1. Ausgust die Jugend von Bern freundlich und mit offener Hand zu begrüßen, wenn sie durch den Berkauf der Bundesseierkarten im freiwilligen Dienste für ein humanes Werk arbeitet. Die Farben der Schweiz und des Roten Kreuzes werden die Verkäufer und Verstäuferinnen kennzeichnen. Die fünstlerisch sehr schwen ausgeführten Karten kosten 20 Rappen, sind frankiert und ihre Gültigkeit ist unbeschränkt. Helst alle mit! Es gilt dem Koten Kreuz!

Die vereinigten Samariter= und Samariterinnen= vereine der Stadt Bern.



Zentralkurs Basel.

In Beantwortung einiger Anfragen betreffend den Zentralkurs vom 1.—8. September teilen wir vorläufig mit, daß die Angehörigen von Kolonnen, die Tornister und Kaput besitzen, dieselben mitzubringen haben. Das Einrücken hat in vollständiger Ausrüftung zu geschehen.

NB. Anmeldungen sind von nun an zu richten an das Zentralsefretariat vom Roten Rreuz in Bern. Der Kurstommandant: Ischer, Major.

Ueber Eisenbahnkatastrophen

schreibt die Zeitschrift für "Samariter- und Rettungswesen" folgendes:

Die Sisenbahnkatastrophe bei Müllheim in Baden gibt der Deffentlichkeit wieder einmal

Veranlassung, sich mit dem düsteren Kapitel der Eisenbahnunfälle zu beschäftigen. Selbstverständlich hinterläßt ein so folgenschweres Ereignis zunächst den Eindruck, daß die "Dinge

immer schlimmer", die Sicherheitsverhältnisse auf der Eisenbahn immer schlechter würden. Tatsächlich ist aber das Gegenteil der Fall, und wenn das Publikum nicht beständig weitere Anforderungen an die Geschwindigkeit des Reisens stellen würde, so würde die Gisen= bahnfahrt bei den heutigen Sicherungsmög= lichkeiten so gut wie völlig gefahrlos sein. Daß die Sicherheit des Reisens sich nicht verringert hat, erhellt ja auch daraus, daß die Zahl der Katastrophen trot den größeren Leistungen der Bahnen nicht zugenommen hat. Man vergegenwärtige sich nur einmal die Liste der Katastrophen in früheren Jahren. In dem einzigen Jahre 1900 stehen in der Geschichte des Eisenbahnverkehrs nicht weniger als acht schwere Unfälle verzeichnet. Im März 1900 fand zwischen Grosuni und Alcheniurt in Rufland ein Zusammenstoß statt, bei dem mehrere Petroleumwagen in Brand gerieten. Etwa 40 Personen kamen dabei ums Leben, die dreifache Bahl wurde mehr oder weniger schwer verlett. Anfang Juni desselben Jahres wurden bei Slough in der Nähe von Windsor in England 4 Personen getötet und 70 ver= wundet. Wenige Tage später, am 21. Juni 1900, hatte England noch einen zweiten ähn= lichen Unfall zu verzeichnen, den bei Hampton Court, wo durch Auffahren eines Zuges auf einen Prellblock 55 Personen zum größten Teil schwer verletzt wurden. Derselbe Monat war auch für die Vereinigten Staaten von Nordamerika verhängnisvoll. Am 25. Juni entgleiste infolge einer Ueberschwemmung ein Zug bei Mc. Donough, wobei 36 Menschen zum Teil durch den umfallenden Zug getötet wurden, zum Teil in den Fluten ertranken. Benige Wochen später wurden ebensoviele Reisende bei einer Zugsentgleisung bei Tacoma getötet. Ginen bei weitem größeren Umfang hatte eine andere Ratastrophe auf amerika= nischem Boden, die vom 30. September 1900, wo ein Zug an der Bucht von Galveston in Nordamerika in einen Orkan geriet, der eine fürchterliche Verwüstung anrichtete. Die unterspülten Geleise stürzten ein, der Zug wurde umgeworfen und von einer Springflut ins Meer gespült; 85 Tote zeugten von der Gewalt der vernichtenden Elemente, die bei diesem Ereignis zusammenwirkten. Auch Rußland hatte im Jahre 1900 zwei Eisenbahnunfälle aufzuweisen, die etwa 60 Menschenopfer forderten.

Das Land, wo Gifenbahnkatastrophen die schwerste Form anzunehmen pflegen, ist ohne Zweifel Amerika. Beweist das schon der Unfall bei Galveston, so spricht noch mehr dafür jener denkwürdige Zusammenstoß bei Seneca in Nordamerika, wo 100 Tote und 50 Verlette unter den Trümmern hervorgezogen wurden. Die überhaupt größte Katastrophe seit Bestehen der Eisenbahnen ereignete sich am 20. Dezember 1880, als die Taybrücke in Schottland einstürzte, in dem Augenblick, wo ein Zug sie passierte, 200 Personen ertranken in den Fluten des Flusses. Ueberhaupt sind die Fälle, wo Eisenbahnzüge von Brücken abstürzten, verhältnismäßig zahlreich. So schoß ein Zug am 30. Mai 1890 auf der Strecke Dakland-San Franzisko über eine versehentlich geöffnete Drehbrücke in die Tiefe, aus der die Schreie von über 20 Sterbenden in die Höhe drangen. Noch schrecklicher war die Katastrophe bei Münchenstein in der Schweiz am 13. Juni 1891, wo eine eiserne Brücke zusammenbrach. 73 Tote und nahezu 200 Verwundete wurden aus den Fluten des Birsflusses hervorgezogen. Bei einer Katastrophe in Japan, die sich am 7. Oftober 1899 bei Utsuoinä ereignete, wurde ein Eisenbahnzug von einem Taifun wie ein Spielzeug in die Tiefe geweht. 60 Personen fanden dabei einen schrecklichen Tod. Ebenso verschuldete ein Inklon im September 1902 bei Acrides in Nordamerika den Absturz eines Zuges von einem Viadukt, wodurch 30 Per= sonen ums Leben kamen. Auch Indien ist von ähnlichen Katastrophen nicht verschont geblieben. Hochwasser hatte am 12. Septem= ber 1902 eine Brücke bei Mangapotuan in Vorderindien derart unterspült, daß sie einem darüberfahrenden Zuge nicht standzuhalten

vermochte; 50 Menschen gingen dabei zu= grunde.

Deutschland ist im letzten Jahrzehnt von größeren Gisenbahnkatastrophen ziemlich verschont geblieben. Eine der schwersten war die von Spremberg Ende 1906, die gegen 30 Opfer forderte. Daß es um die Sicherheitsverhältnisse auf den deutschen Bahnen somit am besten bestellt ist, mag man aus folgender llebersicht ersehen, die einen Maßstab zur Besurteilung der Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen der hervorragendsten Kulturstaaten gibt. Es entsielen nach einer Statistik, die allerdings etwa zehn Jahre zurückreicht, auf je eine Million beförderte Reisende:

				Œ	ötnugen	Verletzungen
in	Deutschland			•	0,08	0,39
in	Desterreich=1	Unç	garı	It	0,12	0,96
in	Frankreich				0,17	0,17
in	England	•		٠	0,14	1,94
in	der Schwei	ð			0,20	1,04
in	Belgien .			•	0,22	3,02
in	Rußland				0,99	3,93
in	Nordamerifa	a	•		0,45	6,58

Daraus ergibt sich, daß die deutschen Bahnen im Vergleich zu den andern immer noch die besten Sicherheitsbedingungen aufzuweisen haben.

Zur Beachtung für alle, die an die Redaktion schreiben.

- 1. Wenn du etwas einer Zeitung mitteilen willst, tu dies rasch und schieke es sofort ein.
- 2. Sei furz; du sparst damit die Zeit des Redakteurs und beine eigene. Dein Prinzipsei: Tatsachen, keine Phrasen.
- 3. Sei klar, schreibe nicht mit Bleistift, sondern mit Tinte und leserlich, besonders die Namen und Ziffern; setze mehr Punkte als Komma.
- 4. Schreibe nicht "gestern" oder "heute", sondern den Tag oder das Datum.
- 5. Korrigiere niemals einen Namen oder eine Zahl; streiche das sehlerhafte Wort durch und schreibe das richtige darüber oder daneben. Damit du das aber uötigenfalls tun kannst,

- mußt du einen gehörigen Raum zwischen den einzelnen Zeilen geben.
- 6. Die Hauptsache: Beschreibe nie, nie, nie beide Seiten des Blattes. Hundert Zeilen, auf einer Seite geschrieben, lassen sich rasch zerschneiden und an die Setzer verteilen. Es kommt oft vor, daß durch Beschreiben von beiden Seiten die eine Seite wegen notwendiger Korresturen vollständig abgeschrieben oder wegen Belastung des Redasteurs gestrichen werden muß.
- 7. Gib der Redaktion in deinen fämtlichen Schriftstücken Namen und Adresse an. Anosnyme Zuschriften kann die Redaktion nie berücksichtigen.



Zur gest. Notiz. — Wir werden ersucht mitzuteisen, daß der unter Nr. 28 in der Zusammenstellung der Nr. 14 vom 15. Juli publizierte Krankenpstegekurs "Zürich Sottingen", von der Dunant-Gesellschaft Zürich (Samariterverein Zürich-Altstadt) abgehalten wurde. Die Schlußprüsung fand im Kasino Hottingen statt.