

**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 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](#)

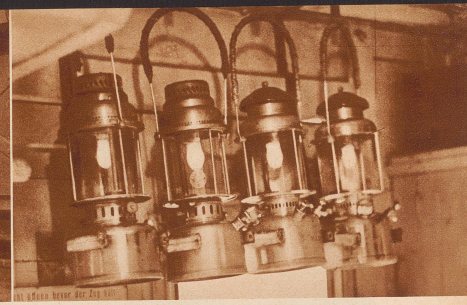
### **Terms of use**

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:** 23.02.2026

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





# Alarm! Eisenbahnunglück!

TEXT UND  
AUFNAHMEN  
VON  
KARL EGLI

Links: Mit ganz geringem Kraftaufwand werden vermittlest der hydraulischen Winden die viele Tonnen schweren elektrischen Lokomotiven gehoben und dadurch die entgleisten Räder und Radgestelle entlastet, so daß sie leicht wieder auf die Schienen gebracht werden können

Allen größeren und wichtigen Stationen des schweizerischen Eisenbahnnetzes sind Hilfswagen zugeordnet, die bereitgestellt, daß sie jederzeit ohne große Rangierbewegungen nach jeder Richtung inner kürzester Frist abfahren können. Für die Traction dieser Hilfswagen werden durchwegs Dampflokomotiven verwendet, die allein eine Zufahrt bis direkt zur Gleismitte erlauben, während die elektrische Oberleitung – bei Unfällen sehr oft beschädigt wird und der Strom ausgeschaltet werden muß. Diese Dampflokomotiven 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 aufzulösen, zertrümmerte Wagen auseinanderzureißen und wenn nötig zu demontieren. Dazu gehören Aufgleischbocke, Flaschenzüge, Hand- und hydraulische Winden, Brechstrangen, Ketten und Drahtseile und Holz- in Form von Balken, Keile und Klauen. Die Hilfswagen alle Werkzeuge für Holz- und Eisenbearbeitung vorhanden, die erfahrungsgemäß bei Eisenbahnunfällen gebraucht

werden, zum Beispiel ein tragbarer Schweiß- und Schweißapparat. Starke Petrolgaslaternen und transportable Azetylenleuchtwerfer sichern eine ausreichend helle Beleuchtung der Unfallstelle bei Dunkelheit, ein tragbarer Telefonapparat vervollständigt die technische Ausrüstung der Hilfspersonen. Ein besonderes heizbares Abteil ist für die Hilfsmittelschafften reserviert, hier sind die Arbeitsüberzüge und die Wärmematten, Sturmhelme und dicken Handschuhe untergebracht, denn die Leute müssen so ausgerüstet sein, daß sie bei jedem Wetter ihren schweren Dienst versehen können.

[illegible]

Wohinross so auf die einzelnen Gruppen aufgeteilt, daß sie in unmittelbarer Nähe ihres Gruppenheides wohnen und von diesem sofort alarmiert werden können. Auch im schlimmsten Falle dauert es höchstens 20 Minuten vom Moment des Alarms bis zur völligen Fahrbereitschaft des Hilfswagens samt Mannschaften. In der Zwischenzeit wurden von der Bahnhofleitung noch die zuständigen gerichtlichen und polizeilichen Behörden verständigt, Ärzte und Sanitätsautomobile alarmiert, die Dienststellen für Geleise- und Leitungsunterhalt benachrichtigt. Sade der Betriebsleitung ist es, daß sie sorgen muß, daß die Hilfswagen in der Lage sind, im Unglücksfall herbeizueilen. Sie müssen fahrplanmäßige Züge aufnehmen oder umgeleitet werden, denn der Hilfszug hat naturgemäß den Vorrang vor allen anderen Zügen.

Im zweiten Geräteabteil des Hilfswagens werden schwere eichene Bretter und Bohlen mitgeführt, da es in der Regel notwendig ist, auf dem mehr oder weniger elastischen und geschotterten Bahnkörper eine feste Unterlage zu erstellen.