

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

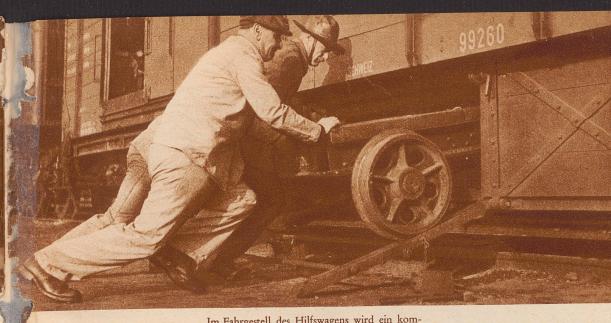
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



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



Auf der Fahrt zur Unglücksstelle. Im Hilfswagen ist ein besonderer, heizbarer Raum für die Hilfsmannschaften reserviert. Da es gilt, bei jeder Witterung verwendungsfähig zu sein, werden die Mannschaften mit starken Überkleidern, Sturmhauben, dicken Handschuhen usw. ausgerüstet



Im Fahrgestell des Hilfswagens wird ein kompletter Kollwagen mitgeführt, der auf umklappbaren Schienen herausgenommen werden kann

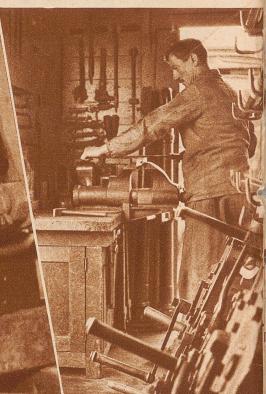


Ereignet sich die Katastrophe bei Dunkelheit, so kann die Unglücksstelle mit starken Petrolgläsern taghell beleuchtet werden



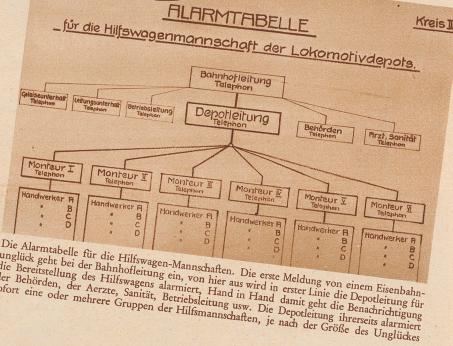
TEXT UND
AUFNAHMEN
VON
KARL EGLI

Links: Mit ganz geringem Kraftaufwand werden die verminten oder hydraulischen Winden den 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



Gerätesatz des Hilfswagens. An der Werkbank können an Ort und Stelle notwendige Zurichtungen von Material vorgenommen werden. Im Vordergrund eine Reihe massiver Pußwinden

Alarm! Eisenbahnunglück!



Die Alarmtabelle für die Hilfswagen-Mannschaften, die erste Meldung von einem Eisenbahnunglück geht bei der Bahnhoftelefonie ein, von hier aus wird in einer Linie die Depoleitung für die Behörden, der Arzts, Sanitäts-Bereitstellung usw. Die Depoleitung ihrerseits alarmiert eine oder mehrere Gruppen der Hilfsmannschaften, je nach der Größe des Unglücks

Allen größeren und wichtigen Stationen des schweizerischen Eisenbahnnetz sind Hilfswagen ausgeteilt, so bereitgestellt, daß sie jederzeit ohne große Rangierbewegungen nach jeder Richtung innerst kurzer Zeit abfahren können. Für die Traktion dieser Hilfswagen werden durchweg Dampflokomotiven verwendet, die allein eine Zufahrt bis direkt zur Unglücksstelle gewährleisten, da die elektrische Oberleitung bei Unfällen sehr oft beschädigt wird und der Strom ausgeschaltet werden muß. Diese Dampflokomotiven stehen Tag und Nacht bereit. Dasselb, da sie naturgemäß jederzeit fahrbereit sein müssen.

Die Hilfswagen sind mit allem ausgerüstet, was notwendig ist, um Fahrzeuge jeder Art aufzuleisen, zertrümmerte Wagen auszurüsten und wenn nötig zu demonstrieren. Dazu gehören Aufgleischuhe, Flaschenzüge, Hand- und hydraulische Winden, Bremszüge, Ketten und Drahtseile und so weiter in Form von Bohrkörzten und Keilen. Weiter sind in den Hilfswagen alle Werkzeuge für Holz- und Eisenbearbeitung vorhanden, die erfahrungsgemäß bei Eisenbahnunglücken gebraucht werden, zum Beispiel ein autogener Schneide- und Schweißapparat.

Starke Petrolgläsern und transportable Azetylenlichter sichern eine ausreichend helle Beleuchtung bei Dunkelheit, ein tragbarer Telefonapparat vervollständigt die technische Ausrüstung der Hilfswagen.

Ein besonderes Heizbares Atelier ist für die Hilfsmannschaften hier statt der Werkstattzäune und der Wettermäntel, Sturmhaube und dicke Handschuhe untergebracht, denn die Leute müssen so ausgerüstet sein, daß sie bei jedem Wetter ihren schweren Dienst versetzen können.

Um die erste sanierte Hilfswagen

eine Sanitätkiste mit sich, die alles enthält, was für die erste Pflege von Verletzten notwendig ist. Mit Rücksicht auf das engmaschige Ortsnetz der Schweiz wurde davon abgesehen, die Hilfswagen noch Sanitätswagen beizufügen, wie sie etwa in unseren Nachbarstaaten mitgeführt werden. Es hat sich gezeigt, daß es vielerlei ist, was in einem solchen Hilfswagen requiriert wird; hier wird der Rettungsdienst der SBB wirkungsvoll durch das Automobil ergänzt.

Auch geht der Abransport von Verletzten mittels Sanitätswagen viel rascher vor sich als durch Bahnlastwagen, da damit gerechnet werden muß, daß die Geleise unbrauchbar geworden oder durch aufgeholtene fahrlärmäßige Züge blockiert sind. Gerade die Erfahrungen anläßlich der Unglücks bei Lutzenburg haben die Richtigkeit dieser Theorie voll auf be-

stätigt.

Auf allen Bahnhöfen, auf walden Hilfswagen stationiert sind, ist eine bestimmte Anzahl Eisenbahnarbeiter

speziell für den Hilfsdienst ausgebildet. Unsere Alarmtabelle gibt Aufschluß über die ungefähre Zusammensetzung der einzelnen Hilfgruppen. Beizufügen ist hier noch, daß einzelne dieser Hilfleute auch über sanitärische Kenntnisse verfügen, um gegebenenfalls selbst erste Hilfe leisten zu können.

Sobald nun eine Unglücksmeldung bei der Bahnhoftelefonie eingeht, so daß die Stationen alle gesamten

Bahnnetzes und das Stationspersonal genau darüber informiert ist, wo der nächste Hilfswagen angefordert werden muß —, wird die Depoleitung telefonisch alarmiert und von ihr der Hilfswagen abfahrbereit gestellt.

Ist das Unglück während der normalen Arbeitszeit geschehen, so sind die Hilfsmannschaften naturgemäß sofort bei der Hand, im anderen Falle werden die Hilfsgruppenchef (Monteure) telefonisch verständigt.

Die übrigen Hilfsmannschaften sind nach Maßgabe ihres

Wohnortes so auf die einzelnen Gruppen aufgeteilt, daß sie in unmittelbarer Nähe ihres Gruppenhofs wohnen und von diesem sofort alarmiert werden können. Auch im schlimmsten Falle dauert es höchstens 20 Minuten vom Moment des Alarms bis zur völligen Fahrleistungsfähigkeit des Hilfswagens.

In der Zeit zwischen dem Auftreten der Unglücksstelle und der Befreiung der Verletzten wird die Bahnhoftelefonie noch die zuständigen gerichtlichen und polizeilichen Behörden verständigt.

Ärzte und Sanitätsautomobile alarmiert, die Dienststellen für Gleise- und Leitungsumkehrthalten benachrichtigt.

Sache der Betriebsleitung ist es, dafür zu sorgen,

dß der Hilfswagen freie Fahrt bis zur Unglücksstelle hat, dementsprechend müssen fahrlärmäßige Züge aufgehalten oder umgeleitet werden, denn der Hilfswagen hat

natürgemäß 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 liegender Passagiere des Unglückszuges.

Erst wenn alle geborgnen sind und die Gerichtsbehörden ihre ersten Erhebungen abgeschlossen haben, wird die lange Zeit in Anspruch nimmt, um mit der Freimachung der Strecke zu beginnen.

Die hier notwendige Zeit richtet sich ganz nach der Größe des Unglücks, es wird aber

ohne Unterbruch gearbeitet und wenn nötig Verstärkungen und Ablösungen herangezogen.

Die engelsten Fahrzeuge werden gehoben, wieder auf die Schienen gestellt und fahrbare gemacht, aufeinandergehobene Wagen

auseinandergerissen, wobei die Lokomotive des Hilfswagens oft gute und rasche Dienste leistet.

Ist das Chaos gelichtet und sind die letzten Trümmer der Katastrophe zusammengelesen und beseitigt, so treten die

Bahnmeister für Gleise- und Leitungsumkehrthalten mit

ihren Arbeitsgruppen in Funktion, um die Strecke wieder

fahrbare und für den normalen Verkehr frei zu machen.