Alarm! Eisenbahnunglück!

Autor(en): **Egli, Karl**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **9 (1933)**

Heft 6

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-752174

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

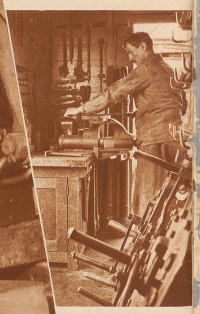
Auf allen größeren Bahnhöfen der Schweiz stehen Hilfswagen mit Dampflokomotiven fahrbereit, und zwar so, daß sie ohne große Rangierbewegungen nach Bedarf sofort abfahren können

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 Ueberkleidern, Sturmhüten, dicken Handschuhen usw. ausgerüstet

Alarm!

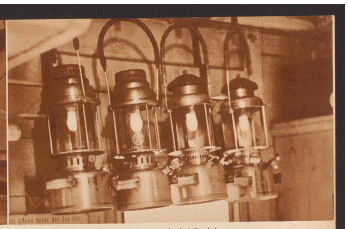
TEXT UND AUFNAHMEN VON KARL EGLI

Links: Mit ganz geringem Kraftaufwand werden vermittels 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



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

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



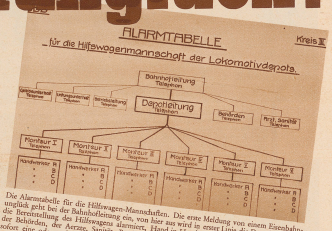
Ereignet sich die Katastrophe bei Dunkelheit, so kann die Unglücksstelle mit starken Petrolgaslaternen taghell beleuchtet werden

Eisenbahnunglück!

Allen größeren und wichtigen Stationen des schweizerischen Eisenbahnnetzes sind Hilfswagen zugeteilt und so bereitgestellt, daß sie jederzeit ohne große Rangierbewegungen nach jeder Richtung innert kürzester Frist abfahren können. Für die Traktion dieser Hilfswagen werden durchwegs 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 unter Druck, da sie naturgemäß jederzeit fahrbereit sein müssen.

Die Hilfswagen sind mit allem ausgerüstet, was notwendig ist, um Fahrzeuge jeder Art aufzugleisen, zertrümmerte Wagen auseinanderzureißen und wenn nötig zu demontieren. Dazu gehören Aufgleisschuhe, Flaschenzüge, Hand- und hydraulische Winden, Brechstangen, Ketten und Drahtseile und Holz in Form von Bohlen, Klötzen 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 Petrolgaslaternen und transportable Azetylenscheinwerfer sichern eine ausreichend helle Beleuchtung der Unfallstelle bei Dunkelheit, ein tragbarer Telephonapparat vervollständigt die technische Ausrüstung der Hilfswagen. Ein besonderes heizbares Abteil ist für die Hilfsmannschaften reserviert, hier sind die Arbeitsüberzüge und die Wettermäntel, Sturmhüte und dicken Handschuhe untergebracht, denn die Leute müssen so ausgerüstet sein, daß sie bei jedem Wetter ihren schweren Dienst versehen können.



Die Alarmtabelle für die Hilfswagen-Mannschaften. Die erste Meldung von einem Eisenbahnunglück geht bei der Bahnhofleitung ein, von hier aus wird in erster Linie die Depotleitung für die Bereitstellung des Hilfswagens alarmiert. Hand in Hand damit geht die Benachrichtigung der Behörden, der Aerzte, Sanität, Betriebsleitung usw. Die Depotleitung alarmiert sofort eine oder mehrere Gruppen der Hilfsmannschaften, je nach der Größe des Unglückes

Im zweiten Geräteabteil des Hilfswagens werden schwere eiserne 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

Für die erste sanitäre Hilfe führt jeder Hilfswagen eine Sanitätskiste 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, den Hilfswagen noch Sanitätswagen beizufügen, wie sie etwa in unseren Nachbarstaaten mitgeführt werden. Es hat sich gezeigt, daß es viel schneller geht, wenn ärztliche Hilfe von Fall zu Fall in nächster Umgebung der Unglücksstelle requiriert wird; hier wird der Rettungsdienst der SBB wirkungsvoll durch das Automobil ergänzt. Auch geht der Abtransport von Verletzten mittels Sanitätswagen viel rascher vor sich als durch Bahnlazaretwagen, da damit gerechnet werden muß, daß die Geleise unbrauchbar geworden oder durch aufgehaltene fahrplanmäßige Züge blockiert sind. Gerade die Erfahrungen anläßlich der Unglücke bei Luzern und Oerlikon haben die Richtigkeit dieser Theorie vollauf bestätigt.

Auf allen Bahnhöfen, auf welchen Hilfswagen stationiert sind, ist eine bestimmte Anzahl Eisenbahnarbeiter speziell für den Hilfsdienst ausgebildet. Unsere Alarmtabelle gibt Aufschluß über die ungefähre Zusammensetzung der einzelnen Hilfsgruppen. Beizufügen ist hier noch, daß einzelne dieser Hilfsleute auch über sanitärische Kenntnisse verfügen, um gegebenenfalls selbst erste Hilfe leisten zu können.

Sobald nun eine Unglücksmeldung bei der Bahnhofleitung eingeht — auf allen Stationen des gesamten Bahnnetzes ist das Stationspersonal genau darüber instruiert, von wo der nächste Hilfswagen angefordert werden muß —, wird die Depotleitung telephonisch 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 Hilfsgruppenchefs (Monteure) telephonisch verständigt. Die übrigen Hilfsmannschaften sind nach Maßgabe ihres Wohnortes so auf die einzelnen Gruppen aufgeteilt, daß sie in unmittelbarer Nähe ihres Gruppenchefs wohnen und von diesem sofort alarmiert werden können. Auch im schlimmsten Falle dauert es höchstens 20 Minuten vom Moment des Alarmes bis zur völligen Fahrbereitschaft des Hilfswagens samt Mannschaften. In der Zwischenzeit wurden von der Bahnhofleitung noch die zuständigen gerichtlichen und polizeilichen Behörden verständigt, Aerzte und Sanitätsautomobile alarmiert, die Dienststellen für Geleise- und Leitungsunterhalt benachrichtigt. Sache der Betriebsleitung ist es, dafür zu sorgen, daß der Hilfswagen freie Fahrt bis zur Unglücksstelle hat, dementsprechend müssen fahrplanmäßige Züge aufgehalten oder umgeleitet werden, denn der Hilfszug hat naturgemäß 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 geborgen sind und die Gerichtsbehörden ihre ersten Erhebungen abgeschlossen haben, was mitunter längere Zeit in Anspruch nimmt, kann mit der Freimachung der Strecke begonnen werden. Die hierzu notwendige Zeit richtet sich ganz nach der Größe des Unglückes, es wird aber ohne Unterbruch gearbeitet und wenn nötig Verstärkungen und Ablösungen herangezogen. Die eingeleisten Fahrzeuge werden gehoben, wieder auf die Schienen gestellt und fahrbar gemacht, aufeinandergeschobene 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 Geleise- und Leitungsunterhalt mit ihren Arbeitsgruppen in Funktion, um die Strecke wieder fahrbar und für den normalen Verkehr frei zu machen.