

Objekttyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile**

Band (Jahr): **25 (1978)**

Heft 10: **Jubiläumsausgabe Oktober 1978**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

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.

Zwischen Mitternacht und 01.40 werden die Reisenden im Restaurant Bergheim verpflegt. Zwei Militärärzte nehmen eine sanitärische Untersuchung vor. Die Instruktooren erstellen eine Namensliste der Fahrgäste.

01.45

In zwei Carfahrten werden die Reisenden vom «Bergheim» zum Bahnhof Raron transportiert.

01.55

Alle geretteten Passagiere besteigen den Zug 11.222, nachdem die Formalitäten erledigt worden sind.

01.58

Der Zug verlässt Raron, um über Lausanne nach Bern zu fahren. 56 Personen verteilen sich auf 17 verschiedene Orte der Zentral- und Ostschweiz, 11 Personen werden direkt nach Brig befördert.



Schlussfolgerungen

Dieses schwere Eisenbahnunglück, das sich unter misslichen Bedingungen ereignete, gab dem SBB/BSO-Kurs Gelegenheit, wertvolle Erfahrungen beim Rettungseinsatz zu sammeln, wie insbesondere:

- Einschätzung der Lage
- Treffen von Entscheiden
- Organisation der Rettung
- Wichtigkeit der Funkverbindungen
- Verschiebungen und Vormarsch im Gelände
- Zusammenarbeit mit den kommunalen und kantonalen Zivilbehörden
- Mitwirkung der militärischen Detachemente (diese war ausgezeichnet)
- Zusammenarbeit mit dem kantonalen ZS-Amt (es stellte unverzüglich Rettungsmaterial und Transportmittel zur Verfügung)
- Einsatz von geländegängigen Militärfahrzeugen (war in schwierigem Terrain äusserst wirksam und überzeugend; die meteorologischen

Die Ölwehren der Lonza AG und der BLS spülten den Lawinenschnee mit Wasserwerfern weg, um die 1700 l Transformatorenöl der Lokomotive aufzufangen.

Foto Brönnimann, Brig

Mit Hilfe von Ecoperl wird an dieser Sperre das Öl aufgefangen.

Foto Brönnimann, Brig

Winterverhältnisse erschwerten zusätzlich einen raschen Rettungseinsatz)

- die Höhe über Meer (1100 m) des Unglücksortes erleichterte die Arbeiten nicht!
- die Tätigkeit der zwei Militärärzte im Restaurant Bergheim wurde von allen verunglückten Reisenden sehr geschätzt
- wertvoller Einsatz eines Traxes und eines Schaufelladers bei der Schneerräumung der Waldstrasse Rarnerkumme

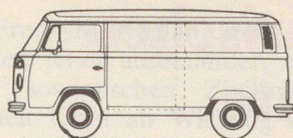
Insgesamt waren 37 Männer des SBB I/BSO-Kurses, 3 Männer des Walliser kantonalen ZS-Amtes und der Fahrer der Feuerwehr Sierre während 328 Stunden im Rettungseinsatz. Die Aktion war gut geplant und wurde erfolgreich abgewickelt. Bei allem Pech, von dem die Zugsinsassen und die BLS betroffen wurden, hatte man doch viel Glück im Unglück. Es ist nicht auszudenken, was hätte geschehen können, wenn die restlichen Wagen oder der ganze Zug bei der Ijollibachbrücke in den Abgrund gestürzt wären. . . .

Mit uns reden,
lohnt sich

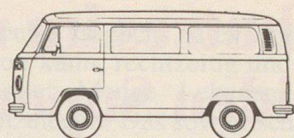
Brückenbau
Kanalbau
Industriebau
Eisenbetonbau
Spezialtiefbau
Wohnbau

Spaltenstein

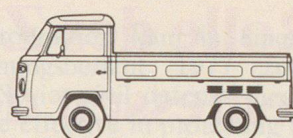
Spaltenstein AG Hoch + Tiefbau
Schaffhauserstrasse 372, 8050 Zürich



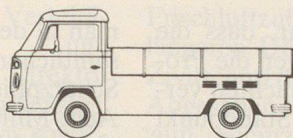
VW Kastenwagen



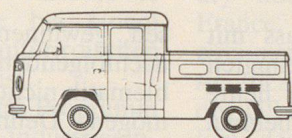
VW Kombi



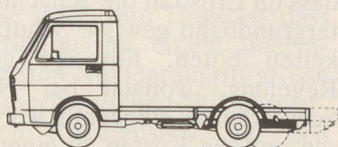
VW Pick-up



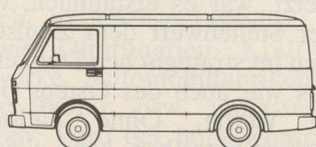
VW Grossraum Pick-up



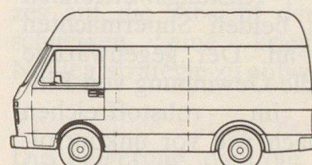
VW Doppelkabine



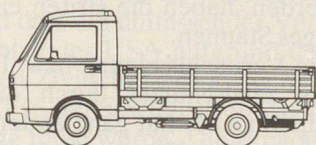
LT Chassis/Kabine



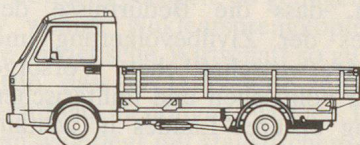
LT Kastenwagen



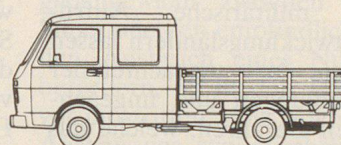
LT Hochraumkastenwagen



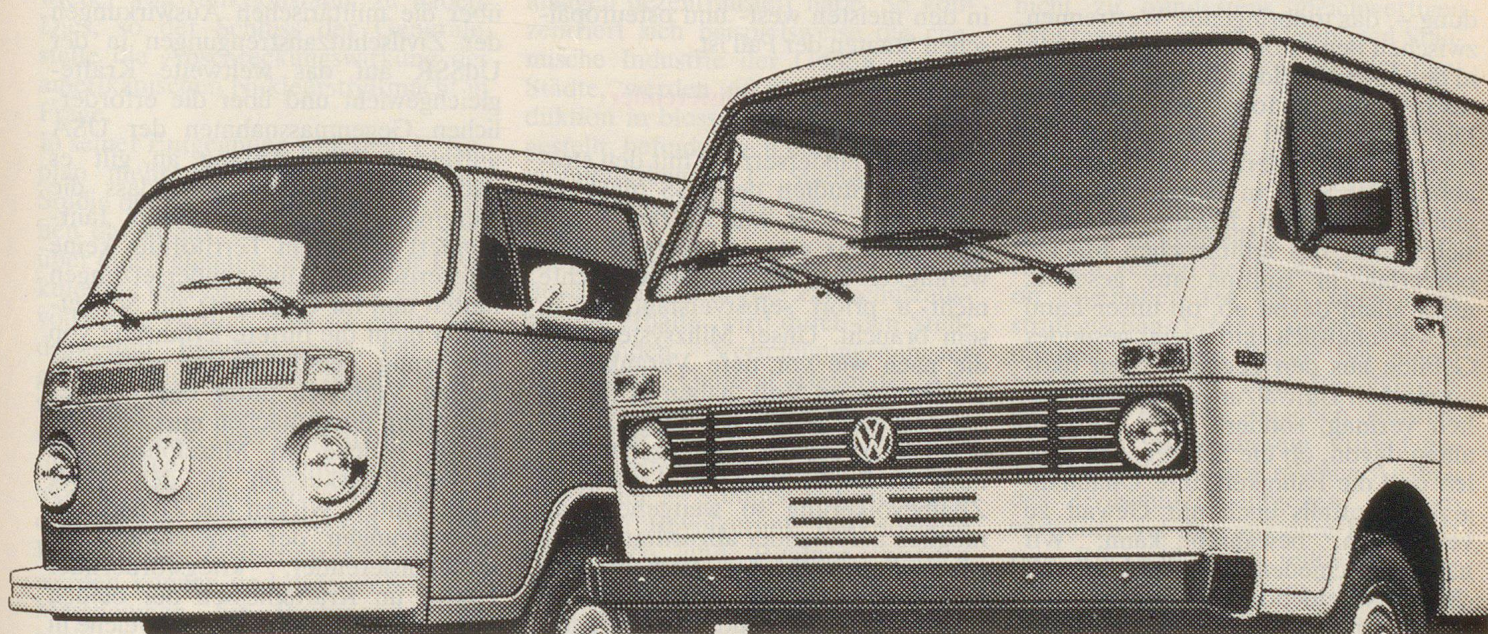
LT Pritschenwagen



LT Pritschenwagen



LT Doppelkabine



Fassungs- und Anpassungsvermögen nach Mass.

Den Transporter (der stramm auf die 5 Millionen zufährt) und den Grosstransporter LT gibt es in mehr Varianten und Ausführungen als alle anderen Autos dieser Welt.

Weltweit lädt man eine Menge auf sie ab. Bis zu 1,25 t auf den Transporter. Und bis zu 1,9 t auf den LT. Und weltweit erwartet man eine Menge von ihnen. Zum Beispiel Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Komfort. Perfektion in der Technik und Servicefreundlichkeit.

Messen Sie die Vorteile dieser beiden Individualisten einmal mit denen anderer. Sie werden sehen: VW ist auch unter den Transportern der Grösste.

Das geben wir jedem neuen VW mit auf den Weg: Die 1-Jahres-Garantie ohne Kilometerbegrenzung. (Beim LT: 50 000 km. Motor, Getriebe und

angetriebene Achsen: 100 000 km.) Und den 2-Jahres-Intertours-Winterthur-Autoschutz.

Informations-Coupon.

Bitte schicken Sie mir den

☐ Transporter-Prospekt

☐ LT-Prospekt

Adresse:

PLZ/Ort:

Ausschneiden und einsenden an:
AMAG, Automobil & Motoren AG,
5116 Schinznach-Bad.

AMAG-Leasing für Firmen und Gewerbe:
Auskunft Tel. 056/43 0101.



**Der Transporter und
der Grosstransporter LT.**
VW. Nr. 1 der Schweiz.