

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: 11 (1903)

Heft: 8

Artikel: Welche Rettungsvorrichtungen sind für die Schifffahrt praktisch?

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-545424>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

Welche Rettungsvorrichtungen sind für die Schifffahrt praktisch?

Noch unter dem frischen Eindruck der neulichen erschütternden „Primus-Katastrophe“ auf der Elbe unterzieht in „Meer und Küste“ C. F. Gabel-Hamburg die gegenwärtig gebräuchlichen Rettungsvorkehrungen bei der Schifffahrt einer kritischen Beleuchtung und weist eindringlich auf verschiedene Verbesserungen hin, deren sie nach seiner Ansicht noch bedürfen. Und da wir es für eine Aufgabe dieser Blätter halten, auch dem Rettungswesen zu Wasser die gebührende Aufmerksamkeit zuzuwenden, mag das Wesentliche aus den Ausführungen des Verfassers auch hier Platz finden und das Interesse unserer Leser an dieser ganz eminent bedeutungsvollen Frage anregen. Es wäre dringend zu wünschen, daß ähnlich, wie das Eisenbahnunglück bei Altenbeken einen mächtigen Anstoß zur Verbesserung des Rettungswesens im Eisenbahnbetrieb gegeben hat, so auch dieses Schiffsunglück energische Reformen in dem Rettungswesen zu Wasser einleitete. *Disce te moniti!*

Doch folgen wir jetzt den sachkundigen Betrachtungen Gabels, der sich folgendermaßen äußert:

„Wie aus den Verhandlungen des Hamburger Seeamtes hervorgeht, ist ein einziger Rettungsring im Innenraum des verunglückten Dampfers „Primus“ vorgefunden worden. Mit Recht ist dieser eine Rettungsring als unzulänglich von dieser Behörde bezeichnet worden, zumal sich über zweihundert Personen auf dem Dampfer befanden. Ob noch mehrere Rettungsringe ursprünglich bzw. beim Beginn der Rückfahrt von dem Orte Cranz an der Unterelbe vorhanden waren, konnte nicht festgestellt werden. Eine eingehende Untersuchung, wie viele Rettungsringe der Dampfer bei Beginn der Rückfahrt hatte, unterblieb, weil alle Personendampfer, die im Hamburger Hafen und auf den Strecken oberhalb und unterhalb Hamburgs verkehren, höchstens zwei Rettungsringe mitführen und sonstige Rettungsvorrichtungen fehlen. Von einer behördlichen Anordnung, irgend welche Änderungen und Verbesserungen an den Flußdampfer-Rettungsapparaten einzuführen, hat man bis jetzt nichts gehört. Hoffentlich trägt die traurige Begebenheit dazu bei, daß von maßgebender Stelle Wandel in der Unzulänglichkeit dieser Sicherheitsvorrichtungen geschaffen wird. Die auf den Flußschiffen fahrenden Reisenden haben ebensogut Anspruch auf Schutz ihres Lebens, als diejenigen Personen, die auf Seeschiffen und Eisenbahnen reisen.“

Die wesentlichsten, in der Praxis vorkommenden Rettungsgeräte sind folgende:

a) Rettungsringe (life buoys) mit Korkfüllung. Die Ringe müssen laut behördlicher Vorschrift mit Korkstücken gestopft sein, dürfen also keinen gemahlenen Kork enthalten. Die Ringe sind außen mit Griffleinen versehen, damit sich die in das Wasser gefallene Person — eventuell auch zwei oder drei Personen — bequem daran halten kann. Damit diese Rettungsringe auf mehrere Meter leicht sichtbar sind, gibt man ihnen einen weißen Anstrich; sie werden speziell dann gebraucht, wenn eine einzelne Person oder auch zwei über Bord gefallen sind. Die vorgeschriebene Tragfähigkeit dieser Ringe für Seeschiffe beträgt 14 Kilos Eisen 24 Stunden lang in frischem Wasser. Für Flußdampfer sind die Ringe etwas kleiner und infolgedessen von geringerer Tragfähigkeit. Diese Rettungsringe werden auch noch in anderer Ausführung hergestellt und zwar mit acht Griffleinen — letztere mit Korkschwimmern versehen, damit die Leinen auf dem Wasser schwimmen und daher von dem Verunglückten leichter zu erreichen sind —; ferner Ringe nach Kösters System zum Umlegen um den Körper, wodurch dem Schiffbrüchigen große Bewegungsfreiheit geschaffen ist, da eine Schnur oder ein Gürtel im Innern des Rettungsringes befestigt ist, welche den Körper trägt und den Ring vom Körper abhält.

b) Rettungswurfbälle aus Kork mit entsprechend langer Leine werden den Verunglückten zugeworfen und finden besonders bei Eisgefahr Verwendung.

c) Rettungsgürtel. Diese Gürtel werden um die Lenden geschnürt und bestehen aus einer Segeltuchhülle (Hülse), in der Korkstücke — oder ein Material von mindestens gleicher Schwimmfähigkeit — eingenäht sind. Die Tragfähigkeit beträgt laut Vorschrift der Behörde 8 Kilos Eisen 24 Stunden in frischem Wasser. Wiederholte Fälle haben zur Evidenz bewiesen, daß der Rettungsgürtel beim Kopfsprung in das Wasser infolge Zusammenziehen des Körpers leicht aus der Lage kommen kann, bzw. sich nach den Beinen zu verschiebt. Durch das Überkippen des Oberkörpers, das unter diesen Umständen leicht vorkommen kann, kommt der Verunglückte in die Gefahr, zu ertrinken, da der nach unten gerutschte Gürtel die Schwimmfähigkeit nach den Beinen verlegt und der Mann mit dem Kopf im

Wasser steht und seine Beine in die Luft ragen. Um diesem Übelstand vorzubeugen, werden die Gürtel neuerdings mit Schultertragbändern versehen, wodurch ein Herunterrutschen ausgeschlossen ist.

d) Rettungswesten sind in Bezug auf Herstellung und Tragfähigkeit dem Gürtel gleich. Der obere Ansatz zum Durchstecken der Arme — daher der Name Weste — hat den gleichen Zweck, als die Tragbänder der Gürtel, d. h. das Verschieben der Weste nach den Beinen zu verhindern.

Die Gürtel und Westen findet man auf allen Seedampfern für Personenbeförderung (Passagierdampfer) und ist dafür Sorge zu tragen, daß für jeden Reisenden und jeden Mann der Besatzung mindestens ein solcher Rettungsapparat vorhanden ist. Jeder Passagier hat einen solchen Gürtel — bezw. eine Weste — in seiner Kabine, der ihm bei seiner Ankunft auf dem Schiff gezeigt wird. Auch wird er mit der Handhabung des Apparates vertraut gemacht. Neben der einfachen Ausführung, wie man sie allenthalben auf den Passagier-Seedampfern antrifft, gibt es noch solche Apparate in geschmackvollerer Ausführung, die sich dem Körper besser anpassen und teurer im Preise sind.

Wie aus Vorstehendem ersichtlich ist, stehen die Rettungseinrichtungen für Seeschiffe auf hoher Stufe. Es ist seitens der Deutschen Seeberufsgenossenschaft nichts veräußert worden, um das Rettungswesen nach Möglichkeit zu vervollkommen, und unsere großen Dampferlinien haben das Ihrige dazu beigetragen, durch die prompte Einführung guter Apparate und durch die rechtzeitige Unterweisung der Passagiere in der Handhabung derselben den Sicherheitsdienst auf den Schiffen zu erhöhen.

Rettungsboote sind an den Seiten der großen Seedampfer so befestigt, daß sie im Augenblick der Gefahr sofort zu Wasser gelassen werden können. Die betreffenden Vorrichtungen zum Herunterlassen der Boote müssen selbstredend in bestem gebrauchsfähigem Zustand erhalten werden. Etwa eintretende Schäden müssen sofort beseitigt werden und die Besatzung des Schiffes muß mit der Handhabung der Boote genau vertraut sein. Die Schiffskapitäne lassen zu diesem Zweck von Zeit zu Zeit Rettungsmanöver mit den Booten ausführen, wobei jedem Mann sein bestimmter Platz angewiesen ist. Jedes Boot hat, wenn das Schiff verlassen werden muß, seinen Führer, ein Teil des Schiffspersonals (Stewards) hat für die Verproviantierung der Boote zu sorgen, sofern noch Zeit dazu vorhanden ist; kurz, jedem Mann der Besatzung ist sein Platz angewiesen, wohin er sich bei seinem Schiffunglück zu begeben und seine Pflicht zu tun hat. Alle diese Sicherheits- und Vorsichtsmaßregeln und das Vorhandensein einer geschulten Bedienungsmannschaft sichern den deutschen Reedereien den Ruf, daß man auf ihren Schiffen sicher reist oder mindestens ebenso sicher, als auf irgend einem der besten ausländischen Dampfer. Leider können solche Boote von den kleinen Flußdampfern wegen ihrer geringen Tragfähigkeit nicht aufgenommen werden. Dagegen führen sie nicht selten ein kleines Boot nach, das in der Kiellinie mitgeschleppt wird, und im Falle des Schiffsunterganges immerhin einige Personen aufnehmen kann.

Auf den ersten Blick scheinen alle diese Sicherheitsvorrichtungen zu genügen, zumal wenn man bedenkt, welches Mittel den Schiffen durch Signallaternen, Leuchtfeuer, Feuerschiffe u. dgl. in die Hand gegeben ist, Zusammenstöße mit anderen Schiffen, Auflaufen auf Felsen, Sandbänke und andere Schiffshindernisse zu vermeiden. Trotzdem besteht immer große Gefahr für die Schifffahrt, sei es durch unrichtige Handhabung der Signallichter, durch Zusammenstoßen mit Wracks gestrandeter Schiffe und durch Nebel auf dem Meer und auf Flüssen. Gerade während des nebeligen Wetters erfolgen erfahrungsgemäß die meisten Schiffsunfälle, trotz verminderter Fahrt und Signalen vermittelt der Dampfpfeifen und Nebelhörner. Erfolgt ein Zusammenstoß, der von einer Katastrophe begleitet ist, so entsteht in der Regel eine kolossale Verwirrung. Die Passagiere, die sich auf Deck aufgehalten haben, stürzen in die Kabinen, um ihre Habe noch mitzunehmen und besonders um sich mit dem in der Kabine zurückgebliebenen Rettungsapparate zu versehen. Ihnen entgegen stürzen sich in diesem Moment vielleicht schon diejenigen Passagiere, die sich in den Kabinen aufgehalten hatten und mit dem Nötigen versehen sind. Man denke sich das Zusammentreffen beider Parteien in den engen Schiffsräumen, jeder bestrebt, vorwärts zu kommen, und jeder den andern hindernd. Wenn einerseits anerkannt werden muß, daß es ratsam ist, jedem Passagier seinen Rettungsapparat in die Kabine zu geben, sei es, um einem Kampfe um die Apparate in der Stunde der Gefahr vorzubeugen, sei es, um jedem derselben Gelegenheit zu geben, sich mit dem Apparat zu

versehen, ohne daß er von andern daran gehindert wird, so bleibt doch die Möglichkeit eines Zusammenstoßes zwischen denjenigen Passagieren, die sich auf Deck aufgehalten haben, um daselbst in ihren Lehnstühlen der Ruhe zu pflegen, und den Reisenden, die sich in den Kabinen aufhielten, bestehen, und welche Folgen daraus entstehen können, kann sich jeder ausmalen, der das Innere eines Schiffes eingehend betrachtet hat. Um dieser Eventualität vorzubeugen, müßten also auch Rettungsapparate auf Deck vorhanden sein. Es läßt sich hier aber schwer deren Anzahl bestimmen, da man im voraus nicht wissen kann, wie viele Reisende sich auf Deck aufhalten, bezw. wie viele Rettungsapparate für sie benötigt werden. Für die Schiffsahrtsgesellschaften wäre es sehr schwer, hier das Richtige zu treffen, und man kann ihnen daher auch kaum zumuten, für jeden Passagier, der sich auf Deck aufhält, auch oben einen Rettungsapparat parat zu halten. Das reisende Publikum muß hier selbst eingreifen, zumal die Lösung des Problems äußerst einfach ist, wie aus Nachstehendem hervorgeht. Jeder Reisende und besonders die Kajütenpassagiere haben Reifestühle, die sie zum Sitzen auf Deck benutzen und die zusammengeklappt werden können. Nun läßt sich doch leicht die Einrichtung so treffen, daß der Sitz, anstatt durch ein Tuch durch einen Rettungsgürtel oder eine Rettungsweste gebildet wird. Der Gürtel oder die Weste ist so an das Stuhlgestell mit Haken befestigt, daß ein Losmachen des Rettungsapparates und das Umlegen um den Körper in weniger als einer Minute geschehen kann. In dieser Weise wird jeder Zusammenstoß zwischen Passagieren auf Deck und denjenigen in den Kabinen, bezw. im Zwischendeck vermieden. Ein derartiger Reifestuhl, dessen Sitz als Rettungsapparat ausgebildet ist, wurde kürzlich zum Schutz angemeldet.

Auf den kleinen Personendampfern der Flüsse würde das Deck bald besetzt sein, wenn auch nur ein Teil der Passagiere derartige Stühle mitbrächte, da der Raum auf dem Deck der Flußdampfer zu bescheiden ist, um einen solchen Stuhl für jeden Passagier aufzunehmen, und mitunter kaum so viel Platz vorhanden ist, daß die zahlreichen Personen stehenden Fußes Platz finden. Dagegen ließen sich aber wohl derartige Sitzvorrichtungen, die weniger Platz einnehmen und zum Herunterklappen eingerichtet sind, auf dem Deck dieser Dampfer einrichten, und zwar so, daß der Rettungsapparat nach unten zu liegen kommt, wenn der Sitz nicht gebraucht wird, damit der Apparat durch Wasser beim Waschen des Deckes oder bei meteorologischen Einflüssen nicht beschädigt wird. Die Sache bedarf nur der Ausarbeitung, um in die Praxis eingeführt zu werden. Was sich mit dem beschriebenen Reifestuhl im Kleinen erreichen läßt, kann man auch wohl für größeren Bedarf durch eine entsprechend praktische Ausführung einrichten. In Amerika hat man schon derartige Einrichtungen auf Flußdampfern; die Sitze sind aus Gummitüffen, die mit Luft aufgebläht sind und immerhin momentan einen Rettungsapparat darstellen. Wenn auch diese Einrichtung keinen besondern Verlaß bietet und in Bezug auf Stabilität mit unsern Korkrettungswesten, bezw. Gürtel keinen Vergleich aushalten kann, so genügt sie vielleicht doch bei Zusammenstößen, bezw. Katastrophen, um die Schiffbrüchigen so lange über Wasser zu halten, bis von anderer Seite ihre Rettung erfolgt.

Eine weitere Neuerung, die bis dato noch wenig Aufnahme in der Praxis gefunden hat, sind die sogenannten Leuchtbojen zum Retten Schiffbrüchiger während der Dunkelheit. Man denke sich einen Mann über Bord während des Nachtdienstes. Selbst wenn der Unfall sofort bemerkt wurde, ist doch das Schiff schon weit von der Unfallstelle weg, bis die Maschine stoppen kann. Es ist schwer, jenen Unglücklichen in der Dunkelheit ausfindig zu machen, der vielleicht schwimmt, aber nicht weiß, wohin. Sieht er dagegen die leuchtende Boje, so hat er wenigstens ein Ziel vor Augen, das er in der Dunkelheit erkennen kann und von dem er Rettung zu erwarten hat. Auch die Leuchtbojen größeren Umfanges würden ausgezeichnete Dienste leisten, wenn bei Schiffskatastrophen infolge des Eindringens des Wassers plötzlich die Beleuchtung versagt und vielleicht keine Zeit mehr vorhanden ist, um Lampen anzustecken. Zur Sicherheit müßte die Boje immerhin mitgeführt werden.“

(„Deutsche Zeitschr. f. Samariterwesen.“)

Verurteilung öffentlicher hypnotischer Schaustellungen.

Die „Schweiz. Blätter für Gesundheitspflege“ schreiben:

In Zürich, wie in anderen Schweizerstädten hat ein professionsmäßiger Wanderhypnotiseur, der Vaie Albert Krause, eine Reihe von Demonstrationsabenden über sogen. Wachjuggestion