

# Über Eisenbahnkatastrophen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes**

Band (Jahr): **20 (1912)**

Heft 15

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-547062>

## **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.

Südmarmee wollten je ein Regiment den Uebergang über das Rainmühletobel erzwingen, wobei es zahlreiche Verwundete gab. 27 Knaben der Sekundar- und Oberschule Gerliswil und Sprengi dienten als Verwundete. Die weiblichen Mitglieder des Samaritervereins Emmen hatten die Verwundeten aufzusuchen und zu verbinden, und die männlichen Mitglieder besorgten den Transport derselben auf die Wagen. Die Mitglieder der Sektion Rothenburg richteten in einem Schuppen der landwirtschaftlichen Genossenschaft bei der Station Rothenburg eine Abschubstation, sowie einen Eisenbahnwagen zum Weitertransport ein. Die Arbeit begann überall um 2 Uhr. Der Transport vom Gefechtsort zur Station mittelst zwei Wagen und einem Auto wurde um 3 Uhr 10 Minuten begonnen und war um 4 Uhr 15 Minuten beendet. Vier Schwerverwundete wurden per Tragbahre vom Gefechtsort zur Station Rothenburg getragen. Die andern Schwerverwundeten wurden bei der Station Rothenburg teils in Tragbahren in den Eisenbahnwagen eingeladen, teils im genannten Schuppen auf Strohsäcke gelagert. Um 5 Uhr waren die Lagerplätze wieder geräumt und um 5 Uhr 15 Minuten folgte die Kritik von Herrn Dr. med. von Deschwanden. Derselbe sprach im allgemeinen seine Zufriedenheit aus, doch machte er auch auf die Fehler aufmerksam und ermahnte die Samariter und Samariterinnen, sich dieselben zu merken. Herr Dr. med. Friedrich Stöcker in Luzern sprach seine Freude aus über die vortrefflich angelegte Uebung, dankte den Herren Uebungsleitern, den Teilnehmern und Teilnehmerinnen und ermunterte alle mit zu Herzen gehenden Worten, den Rot-Kreuz-Bestrebungen immer

mehr zum Durchbruch zu verhelfen. Herr Sekundarlehrer Troxler, Präsident des Samaritervereins Emmen, stattete den Herren Uebungsleitern, besonders dem Herrn Kritiker, und dem Vertreter des Roten Kreuzes den verbindlichsten Dank des Samaritervereins Emmen ab. Herr Sidler, Präsident des Samaritervereins Rothenburg, dankte dem Vorstand des Samaritervereins Emmen für die Initiative zur heutigen Uebung, verdankte ebenfalls den Herren Kursleitern ihre Mitwirkung und sprach den Wunsch aus, ein andermal wieder gemeinsam eine ähnliche Uebung abzuhalten.

Bei einem gemütlichen zweiten Teil, welcher durch eine kleine Musikkapelle verschönert wurde, blieben die Samariterinnen und Samariter noch einige Zeit beisammen und brachen dann gemeinsam zur Heimreise auf. Es war ein lehrreicher und gemütlicher Nachmittag.

**Bern. 1. Augustfeier.** — An die Bewohner der Bundesstadt geht die herzliche Bitte, am 1. August die Jugend von Bern freundlich und mit offener Hand zu begrüßen, wenn sie durch den Verkauf der Bundesfeierarten im freiwilligen Dienste für ein humanes Werk arbeitet. Die Farben der Schweiz und des Roten Kreuzes werden die Verkäufer und Verkäuferinnen kennzeichnen. Die künstlerisch sehr schön ausgeführten Karten kosten 20 Rappen, sind frankiert und ihre Gültigkeit ist unbeschränkt. Helft alle mit! Es gilt dem Roten Kreuz!

Die vereinigten Samariter- und Samariterinnenvereine der Stadt Bern.

## Zentralkurs Basel.

Sit Beantwortung einiger Anfragen betreffend den Zentralkurs vom 1.—8. September teilen wir vorläufig mit, daß die Angehörigen von Kolonnen, die Tornister und Kaput besitzen, dieselben mitzubringen haben. Das Einrücken hat in vollständiger Ausrüstung zu geschehen.

NB. Anmeldungen sind von nun an zu richten an das Zentralsekretariat vom Roten Kreuz in Bern.  
Der Kurskommandant: **Tscher**, Major.

## Ueber Eisenbahnkatastrophen

schreibt die Zeitschrift für „Samariter- und Rettungswesen“ folgendes:

Die Eisenbahnkatastrophe bei Müllheim in Baden gibt der Doffentlichkeit wieder einmal

Veranlassung, sich mit dem düsteren Kapitel der Eisenbahnunfälle zu beschäftigen. Selbstverständlich hinterläßt ein so folgenschweres Ereignis zunächst den Eindruck, daß die „Dinge

immer schlimmer“, die Sicherheitsverhältnisse auf der Eisenbahn immer schlechter würden. Tatsächlich ist aber das Gegenteil der Fall, und wenn das Publikum nicht beständig weitere Anforderungen an die Geschwindigkeit des Reisens stellen würde, so würde die Eisenbahnfahrt bei den heutigen Sicherungsmöglichkeiten so gut wie völlig gefahrlos sein. Daß die Sicherheit des Reisens sich nicht verringert hat, erhellt ja auch daraus, daß die Zahl der Katastrophen trotz den größeren Leistungen der Bahnen nicht zugenommen hat. Man vergegenwärtige sich nur einmal die Liste der Katastrophen in früheren Jahren. In dem einzigen Jahre 1900 stehen in der Geschichte des Eisenbahnverkehrs nicht weniger als acht schwere Unfälle verzeichnet. Im März 1900 fand zwischen Grosnyi und Achenjurt in Rußland ein Zusammenstoß statt, bei dem mehrere Petroleumwagen in Brand gerieten. Etwa 40 Personen kamen dabei ums Leben, die dreifache Zahl wurde mehr oder weniger schwer verletzt. Anfang Juni desselben Jahres wurden bei Slough in der Nähe von Windsor in England 4 Personen getötet und 70 verwundet. Wenige Tage später, am 21. Juni 1900, hatte England noch einen zweiten ähnlichen Unfall zu verzeichnen, den bei Hampton Court, wo durch Auffahren eines Zuges auf einen Brellblock 55 Personen zum größten Teil schwer verletzt wurden. Derselbe Monat war auch für die Vereinigten Staaten von Nordamerika verhängnisvoll. Am 25. Juni entgleiste infolge einer Uberschwemmung ein Zug bei Mc. Donough, wobei 36 Menschen zum Teil durch den umfallenden Zug getötet wurden, zum Teil in den Fluten ertranken. Wenige Wochen später wurden ebensoviele Reisende bei einer Zugsentgleisung bei Tacoma getötet. Einen bei weitem größeren Umfang hatte eine andere Katastrophe auf amerikanischem Boden, die vom 30. September 1900, wo ein Zug an der Bucht von Galveston in Nordamerika in einen Orkan geriet, der eine fürchterliche Verwüstung anrichtete. Die unter-

spülten Geleise stürzten ein, der Zug wurde umgeworfen und von einer Springslut ins Meer gespült; 85 Tote zeugten von der Gewalt der vernichtenden Elemente, die bei diesem Ereignis zusammenwirkten. Auch Rußland hatte im Jahre 1900 zwei Eisenbahnunfälle aufzuweisen, die etwa 60 Menschenopfer forderten.

Das Land, wo Eisenbahnkatastrophen die schwerste Form anzunehmen pflegen, ist ohne Zweifel Amerika. Beweist das schon der Unfall bei Galveston, so spricht noch mehr dafür jener denkwürdige Zusammenstoß bei Seneca in Nordamerika, wo 100 Tote und 50 Verletzte unter den Trümmern hervorgezogen wurden. Die überhaupt größte Katastrophe seit Bestehen der Eisenbahnen ereignete sich am 20. Dezember 1880, als die Tanbrücke in Schottland einstürzte, in dem Augenblick, wo ein Zug sie passierte, 200 Personen ertranken in den Fluten des Flusses. Ueberhaupt sind die Fälle, wo Eisenbahnzüge von Brücken abstürzten, verhältnismäßig zahlreich. So schoß ein Zug am 30. Mai 1890 auf der Strecke Oakland-San Franzisko über eine versehentlich geöffnete Drehbrücke in die Tiefe, aus der die Schreie von über 20 Sterbenden in die Höhe drangen. Noch schrecklicher war die Katastrophe bei Münchenstein in der Schweiz am 13. Juni 1891, wo eine eiserne Brücke zusammenbrach. 73 Tote und nahezu 200 Verwundete wurden aus den Fluten des Birsflusses hervorgezogen. Bei einer Katastrophe in Japan, die sich am 7. Oktober 1899 bei Utsuwihä ereignete, wurde ein Eisenbahnzug von einem Taifun wie ein Spielzeug in die Tiefe geweht. 60 Personen fanden dabei einen schrecklichen Tod. Ebenso verschuldete ein Zyklon im September 1902 bei Merides in Nordamerika den Absturz eines Zuges von einem Viadukt, wodurch 30 Personen ums Leben kamen. Auch Indien ist von ähnlichen Katastrophen nicht verschont geblieben. Hochwasser hatte am 12. September 1902 eine Brücke bei Mangapotuan in Vorderindien derart unterspült, daß sie einem darüberfahrenden Zuge nicht standzuhalten

vermochte; 50 Menschen gingen dabei zugrunde.

Deutschland ist im letzten Jahrzehnt von größeren Eisenbahnkatastrophen ziemlich verschont geblieben. Eine der schwersten war die von Spremberg Ende 1906, die gegen 30 Opfer forderte. Daß es um die Sicherheitsverhältnisse auf den deutschen Bahnen somit am besten bestellt ist, mag man aus folgender Uebersicht ersehen, die einen Maßstab zur Beurteilung der Betriebsicherheit auf den Eisenbahnen der hervorragendsten Kulturstaaten gibt. Es entfielen nach einer Statistik, die allerdings etwa zehn Jahre zurückreicht, auf je eine Million beförderte Reisende:

	Tötungen	Verletzungen
in Deutschland . . .	0,08	0,39
in Oesterreich-Ungarn	0,12	0,96
in Frankreich . . .	0,17	0,17
in England . . .	0,14	1,94
in der Schweiz . . .	0,20	1,04
in Belgien . . .	0,22	3,02
in Rußland . . .	0,99	3,93
in Nordamerika . . .	0,45	6,58

Daraus ergibt sich, daß die deutschen Bahnen im Vergleich zu den andern immer noch die besten Sicherheitsbedingungen aufzuweisen haben.

### Zur Beachtung für alle, die an die Redaktion schreiben.

1. Wenn du etwas einer Zeitung mitteilen willst, tu dies rasch und schicke es sofort ein.

2. Sei kurz; du sparst damit die Zeit des Redakteurs und deine eigene. Dein Prinzip sei: Tatsachen, keine Phrasen.

3. Sei klar, schreibe nicht mit Bleistift, sondern mit Tinte und leserlich, besonders die Namen und Ziffern; setze mehr Punkte als Komma.

4. Schreibe nicht „gestern“ oder „heute“, sondern den Tag oder das Datum.

5. Korrigiere niemals einen Namen oder eine Zahl; streiche das fehlerhafte Wort durch und schreibe das richtige darüber oder daneben. Damit du das aber nötigenfalls tun kannst,

mußt du einen gehörigen Raum zwischen den einzelnen Zeilen geben.

6. Die Hauptsache: Beschreibe nie, nie, nie beide Seiten des Blattes. Hundert Zeilen, auf einer Seite geschrieben, lassen sich rasch zerschneiden und an die Setzer verteilen. Es kommt oft vor, daß durch Beschreiben von beiden Seiten die eine Seite wegen notwendiger Korrekturen vollständig abgeschrieben oder wegen Belastung des Redakteurs gestrichen werden muß.

7. Gib der Redaktion in deinen sämtlichen Schriftstücken Namen und Adresse an. Anonyme Zuschriften kann die Redaktion nie berücksichtigen.

**Zur gefl. Notiz.** — Wir werden ersucht mitzuteilen, daß der unter Nr. 28 in der Zusammenstellung der Nr. 14 vom 15. Juli publizierte Krankenpflegekurs „Zürich-Hottingen“, von der Dunant-Gesellschaft Zürich (Samariterverein Zürich-Mtstadt) abgehalten wurde. Die Schlußprüfung fand im Kasino Hottingen statt.