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: 27 (1919)

Heft: 3

Artikel: Wie soll man sich bei Eisenbahnkatastrophen verhalten?

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-545891

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: 20.07.2025

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

Wie soll man sich bei Eisenbahnkatastrophen verhalten!

Die schweren Eisenbahnunfälle legen die Frage nahe, ob und wie es dem Reisenden möglich ist, bei solchen Katastrophen die per= fönliche Gefahr zu verringern und sein Leben zu retten. Von einem Zeugen des Landsberger Unglückes wird berichtet, daß er sich durch einen Sprung aus dem Fenster gerettet habe. Biele find der Meinung, daß man das durch am meisten Aussicht auf Rettung hat, und in der Tat kennt die Chronik der Eisen= bahnunfälle eine ganze Reihe von Beispielen, bei denen sich besonders Lokomotivführer und Heizer dadurch retteten, daß sie im letten Augenblicke vom Zuge absprangen. Zu einem Sprunge aus einem Schnellzuge gehört jedoch großer Mut und Geschicklichkeit, so daß nur wenige Reisende zu diesem Rettungsmittel greifen. Ist der Zug noch in Fahrt, so wird der Abspringende bei dem furchtbaren Anprall auf die Erde wieder emporgeschleudert und bleibt in den meisten Fällen mit gebrochenen Beinen besinnungslos, wenn nicht tot, liegen. Man hat daher geraten, in solchen Fällen den Körper möglichst horizontal, den Kücken dem Boden zugewandt, fallen zu lassen, um die Wucht des Anpralles nicht auf einzelne Glieder zu konzentrieren. Bei den meisten Ratastrophen hat die spätere Untersuchung ber zertrümmerten Wagen gezeigt, daß in der Regel der untere Teil die größten Berftö= rungen aufweist, die größte Zahl der Berletzungen sind daher auch schwere Beinver= wundungen und Schenkelbrüche. Man erklärt dies damit, daß die Sigbanke sich bei plöglichen Stößen gegeneinanderschieben. Gin Reisender, der schon 3 schwere Eisenbahnkata= strophen miterlebt hatte, erklärte: "Sch habe dabei erfahren müssen, daß der am meisten gefährdete Teil des Wagens das untere Drittel ist. Bei dem ersten Zusammenstoß trug ich auch Beinverletzungen davon. Beim zweitenmale vermochte ich mich durch einen Sprung in das Gepäcknet zu retten und kam ohne Verletzungen davon, während meine drei Reisegefährten schlimm verwundet wurden. Mein drittes Erlebnis war recht un= gewöhnlich. Ich hatte plötlich das Gefühl, daß der Zug von den Schienen gerutscht, also entgleist sei. Mit einem Ruck sprang ich wieder in das Gepäcknet; zu gleicher Zeit erfolgte ein so heftiger Stoß, daß das Dach des Wagens in die Luft geschleudert wurde.

Ich verlor das Bewußtsein; aber als ich wieder zu mir kam, lag ich noch im Gepäcknet und hatte feine Verletung davongetragen." Ein Ingenieur dagegen, der viel reift und sich besonders mit den Gefahren der Gifen= bahn beschäftigt, rät den Reisenden, sich im Augenblick unmittelbarer Gefahr flach auf den Boden des Wagens zu werfen und dabei zu versuchen, unter den Sithänken Schutz zu finden. Er meint, im Augenblicke der Katastrophe würden die beiden Sitbanke aufeinandergeschleudert, bildeten aber gerade dadurch eine Art Brücke, die durch ihren Widerstand Schutz bieten konnte. Auf biese Weise wäre schon Hunderten von Reisenden bei Eisenbahnkatastrophen das Leben gerettet worden. Eins haben die genauen Untersuchungen solcher Unglücksfälle aber gezeigt: daß ein großer Teil der Todesfälle und der schweren Verwundungen durch den plöglichen unwiderstehlichen Stoß hervorgerufen werden, der den nichts ahnenden Reisenden mit furcht= barer Gewalt gegen die Wände des Wagens schleubert. Ein englischer Kachmann erklärte daher, im Falle eines Gisenbahnun= glückes wäre es doch das beste, fest auf seinem Plage zu bleiben und die ganze Muskelkraft darauf zu konzentrieren, daß man dem Stoße widersteht, der einen vom Site schleudern will. Als bestes Vorbengungsmittel wird immer empfohlen, den Plat möglichst im mittleren Wagen des Zuges zu suchen, da dieser in der Regel mit dem ge= rinasten Schaben bavonkommt — ein Rat, den freilich nur eine beschränkte Zahl von Fahrgästen eines Zuges befolgen kann.

Die Ausführung der verschiedenen Katsschläge aber scheitert in den meisten Fällen daran, daß der Reisende von der Ratastrophe überrascht wird und zu umständlicheren Vorsbereitungen keine Zeit bleibt. Man hat dasher die Forderung aufgestellt, Personenwagen mit einer Alarmvorrichtung zu versehen; in allen Abteilen sollten danach mit Glocken ausgerüstete Alarmvorrichtung zu versehen; in allen Abteilen sollten danach mit Glocken ausgerüstete Alarmvorrichtung zu versehen; in allen Abteilen sollten danach mit Glocken ausgerüstete Alarmtafeln angebracht werden, die von der Lokomotive aus im Augenblicke der Gesahr durch einen einfachen Handruck in Tätigkeit gesetzt werden, ob die größte Gesahr von der rechten oder von der linken Seite zu erwarten ist, so daß sie sich mögslichst noch auf die weniger gefährdete Seite

flüchten können.