**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:** 14 (1906)

Heft: 5

Artikel: Über Sanitätsdienst bei Unfällen und plötzlichen Erkrankungen im

Eisenbahnbetrieb

Autor: Schlegel

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-545411

#### 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:** 30.11.2025

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

# Das Rote Kreuz

## Schweizerische Monatsschrift

für

## Samariterwesen, Krankenpflege und Volksgesundheitspflege.

#### Inbaltsverzeichnis. Geite lleber Sanitätsdienft bei Unfällen und plöglichen Mus dem Bereinsleben: Sanitätshülfstolonnen: Erfrankungen im Gifenbahnbetrieb 97 Basel und Narau; Militärsanitätsvereine: 100 Basel und Liestal : Samaritervereine : Rlein-Anleitung zur Improvisation von Transporthüningen, Bern, Müti, Rorschach und Wil . 102 mitteln für Kranke und Berwundete . . . Der schweizerische gemeinnützige Frauenverein Die Furcht vor den Spitälern . . . . und seine Beziehungen zum schweizerischen 103 Zentralverein vom Roten Kreuz . . . . Diesjährige Delegiertenversammlung des Roten 116 106 Durch das Rote Kreuz im Jahre 1906 subven= Schweizerischer Samariterbund . . . 106 tionierte Kurse . . . . . 117 lleber die Improvisation Esmarch'scher Binden 106 Die Erflärung der lokalen Furunkel (Eiße) . 118 Statuten des Maria-Feodorowna-Fonds zur Kantonalbernischer Samariterhülfslehrertag. . lleber den derzeitigen Stand der Tuberfuloje-Berteilung von Preisen für Fortschritte auf 109 bekämpfung . . . . . . . . . . . . . . . . dem Gebiete der ersten Hülfeleistung im Kriege 119

## Ueber Sanitätsdienst bei Unfällen und plötzlichen Erkrankungen im Eisenbahnbetrieb.

Bon Major Schlegel, Inftruftor I. Klaffe der Sanitätstruppe.

Von Zeit zu Zeit berichten uns die Zeistungen von Gisenbahnunfällen größeren und kleineren Umfanges. Jedermann liest die Besichreibungen mit geheimem Schaudern und mit Interesse betrachtet man in den illustrierten Blättern und Journalen die Vilder von aufsgetürmten, demolierten Wagen und Lokosmotiven, aufgerissenen Schienen, zerwühlten Bahnkörpern, die ein findiger Photograph oder Amateur noch rasch vor den Aufsräumungsarbeiten auf der Platte festhalten konnte.

Auch unser Vaterland ist ja von Eisenbahnunglück nicht verschont geblieben. Uns allen sind die Namen Mönchenstein, Zollikosen, Palezieur und andere noch in mehr oder weniger frischer Erinnerung. Albgesehen aber von diesen immerhin seltenen großen Katastrophen, gibt es im Eisenbahnsbetrieb eine Menge Einzelunfälle, wobei Menschen, sowohl Eisenbahnpersonal, als auch Reisende, ihr Leben einbüßen oder doch an ihrer Gesundheit vorübergehenden oder aar dauernden Schaden nehmen.

So sind z. B. auf der Jura-Simplon-Bahn im Jahre 1900 10 Reisende getötet und 40 verletzt worden, während in der gleichen Zeit 7 Bahnangestellte getötet und 218 verletzt wurden.

Es ist nicht zu verwundern, wenn die Bahngesellschaften von sich aus schon bestrebt sind, Einrichtungen zu treffen, die geeignet sind, so viel als möglich Unfälle zu verhüten oder doch die Folgen einmal eingetretenen

Unglücks zu vermindern und zu mildern. Ist es ja doch von großer finanzieller Tragweite für eine haftpflichtige Gesellschaft, ob z. B. eine Verletzung durch rasche sachgemäße Hüste der schnellen Heilung entgegengeführt oder durch Unverstand oder Nachläßigkeit zu einer gefährlichen, Leben oder Arbeitsfähigkeit bestrohenden, gemacht wird.

Alber nicht nur die Bahngesellschaften, sondern auch die Allgemeinheit hat ein großes Interesse daran, daß der Bahnbeirieb zu einem mögslichst sichern gemacht wird. Es wird daher das Publikum je und je allen Bestrebungen große Ausmerksamkeit entgegenbringen, die darauf abzielen, durch rasche und zwecksmäßige Hüse bei Unglück den Schaden nicht nur an Material, sondern auch an Gesundsheit nach Möglichkeit zu verkleinern.

Auf unsern schweizerischen Eisenbahnen wurden nun allerdings jeweilen die neuesten Einrichtungen betriebstechnischer Natur, die geeignet sind, Unfälle zu verhüten, eingeführt, wenigstens nach Wöglichkeit. Dagegen hatte die Bereitstellung von Personal und Material sür ärztliche Hülfe bei Unglücksfällen und namentlich für die erste Hülfe den Anforderungen der Zeit nicht entsprochen, wie es sich bei Gelegenheit da und dort zeigte.

Um die Angelegenheit der ersten Hilfe bei Unfällen im Gisenbahnbetried in Fluß zu bringen, beschloß daher im Jahre 1898 die Delegiertenwersammlung des schweizerischen Samariterbundes, an sämtliche Bahngesellsschaften ein Zirfular ergehen zu lassen, mit der Bitte, Angaben zu machen, wie und in welchem Umfange für erste Hüste gesorgt sei. Zugleich wurde den Gesellschaften die Hüste des Samariterbundes angeboten für die Instruktion des Personals auf dem Gebiete der ersten Hüsse.

Auf 9 von den 20 verschickten Zirkularen langte Antwort ein, meist mehr oder weniger zustimmende, und es zeigte sich, daß die meisten Bahnen schon gedruckte Instruktionen für das Personal über die erste Hülfe bei

Unfällen und auch Borräte von Sanitäts= material besaßen.

Eine wenig rühmliche Ausnahme machte damals die N. O. B. Sie lehnte die Mitwirfung des Samariterbundes ziemlich schross ab, und im folgenden Jahre zeigte es sich bei Gelegenheit des Eisenbahnunglückes im Bahnhofe zu Aarau, daß auch für Sanitätsmaterial in keiner Beise vorgesorgt war. Mußte doch damals, da sich im Bahnhofe absolut nichts auftreiben ließ, die Arztliste der Refutenschule aus der Raserne und das Schulmaterial des Samaritervereins aus dem nahen Schulhause geholt werden.

Stellen wir nun vorerst einmal die Grundsüge sest, nach denen das Rettungswesen beim Eisenbahnbetrieb eingerichtet werden könnte.

In erster Linie muß sich die Fürsorge erstrecken auf die Bereithaltung und sachs gemäße Unwendung der zur ersten Hülfe nötigen Verbands und Arzneimittel, auf mögslichst schnelle Herbeischaffung ärztlicher Hülfe und dis zu ihrem Eintressen von Samaritershülse; serner auf Amvendung eventuell nötiger mechanischer Hülfsmittel zur Rettung und Vereiung Verunglückter, Bereitstellung von Transportmitteln und provisorischen Unterstunftsräumen für Verwundete und Kranke.

Die Bereitstellung ärztlicher Hülfez. B. ist auf mannigsache Weise möglich. Es können Bahnärzte angestellt werden, die neben den üblichen Eintrittsuntersuchungen des Perssonals auch zur Hülfeleistung dei Unfällen, sei es auf den Bahnhöfen, sei es auf der Strecke, verpflichtet sind. Selbstverständlich ist es, daß solche Aerzte über Telephonanschluß verfügen. Es können ferner mit Zivilärzten Abkommen getroffen werden in der Weise, daß auch sie zur Hülfeleistung bereit sind, falls die Bahnärzte nicht zu haben sein sollten oder nicht genügen.

Auch mit ärztlichen Vereinen, wo es solche gibt, fönnen ähnliche Verträge abgeschlossen werden. In größeren Städten des Auslandes

bestehen in dieser Weise Verträge mit Retstungsgesellschaften, auf deren Sanitätswachen jederzeit Aerzte und Hülfspersonal zur Versfügung stehen, so in Frankfurt a. M., Dresden und anderswo.

Wird es so noch verhältnismäßig leicht sein, für Einzelunfälle und Massenunglück auf größern Bahnhöfen oder in deren Rähe die ärztliche Hülfe zu sichern, so wird es dagegen schwierig sein, den gleichen Zweck zu erreichen für Unfälle auf fleinen, abgelegenen Stationen und vollends auf der Strecke. Es wurde die Unregung gemacht, jeden Zug mit einem Arzte zu versehen oder doch wenigstens die stark besetzten Vergnügungszüge. Diese Forderung scheint mir nun allerdings zu weit zu gehen. Albgesehen von den Kosten, wäre es bei ein= tretendem Unglück sehr leicht möglich, daß auch dieser Arzt oder sein Material Schaden nähmen und die erhoffte Hilfe ganz oder zum Teil illusorisch würde. Bei der steten Entwicklung des Verkehrswesens und der Einführung aller Begnemlichkeiten für die Reisenden ist ja übrigens vielleicht die Zeit nicht mehr fern, wo wenigstens in den Gilzügen ein Arztwagen mitfährt, in dem ärztliche Ronsultationen erteilt oder doch wenigstens "schmerzlos" Zähne ausgezogen werden!

Meiner Ansicht nach muß heute noch in der Regel der auf der Strecke Verunglückte, nachdem ihm die erste Hülfe geleistet worden, dem Arzte zugeführt werden. Sobald es sich aber nicht mehr um Einzelunfälle handelt, sondern um Massenunglück, dann muß das zur Hülfe notwendige Personal und Material von außen an den verunglückten Zug, an die Unfallstelle herangebracht werden.

Zu den Vorbereitungen für Vereitstellung von ärztlicher Hülfe wie auch von Samaritershülfe gehören dann auch noch Vorschriften und Anleitungen zur zweckmäßigen Alarsmierung der zum Hülfsdienste so oder so Verpflichteten.

Im weitern muß jederzeit für verfügbare Hilfsmannschaft gesorgt werden und zwar

sowohl für den technischen Dienst als auch für den Sanitätsdienst.

Der technische Dienst umfaßt die Arsbeiten zur Befreiung Eingestemmter, unter Trümmern Eingeseilter, das Freimachen der Linie 2c. Für diese Leistungen können natursgemäß in den meisten Fällen nur Bahnspersonal, Werkstättenarbeiter, Streckenpersonal in Frage kommen.

Kür den Sanitätsdienst wäre es wün= schenswert, wenn das gesamte Personal, sowohl der Stationen als auch der Werkstätten und der Strecke, in der ersten Hülfe gründlich aus= gebildet würde. Es muß dann aber auch dafür gesorgt werden, daß die Ausbildung nicht wieder verloren geht, welcher Forderung nur durch häufige Uebungen (mindestens 6-8 pro Jahr) genügt werden fann. Die Hülfe dieses ausgebildeten Versonals dürfte dann im Berein mit den Bahnärzten für Einzel= unfälle und plögliche Erfrankungen genügen. Kür den Kall größerer Unglücksfälle können Abkommen getroffen werden mit Militär= fanitätsvereinen, Samaritervereinen, Trans= portfolonnen, Rettungsgesellschaften, die sich zur Mitwirfung gern verpflichten werden.

Im fernern ist für geeignetes Sanitäts material zu sorgen, sowie für zweckmäßige Ausbewahrung desselben. Bon Zeit zu Zeit müssen die Borräte nachgesehen werden, damit unbrauchbar gewordene Gegenstände (Gummiwaren z. B.) rechtzeitig ersetzt werden können.

Es kommen in Betracht Verbandtaschen und Verbandkasten, welche sowohl auf den Stationen, als auch in den Werkstätten und auf der Strecke in den Wärterhäuschen untersgebracht werden können. Auch alle Züge, Personens und Güterzüge, sollten mit einigem zweckmäßig ausgewählten Material ausgesrüftet sein.

In die Verbandkaften gehören Jodoforms oder Vioformgaze, Watte, Vinden, Verbands patronen oder Verbandpäckthen, dann Schienen zur Verforgung von Knochenbrüchen, Apparate zur Blutstillung und endlich die notwendigsten Medikamente und einige einfache Instrumente. Un Transportmitteln sollen vorhanden sein Tragbahren, Käderbahren (sehr bequem für Bahnhöfe), Tragsessel, einige Matraßen und Wolldecken, dies alles auf die Stationen und die größern Werkstätten verteilt.

Für größere Bahnhöfe sind Arztzimmer sehr zweckmäßig, worin die Bahnärzte Kranken und Verletzten die notwendigste Hüsse angeseihen lassen können und wo Lagerstätten zur Verfügung sind, worauf jene die Weitersreise oder den Abtransport in ein Spital abwarten können.

Für Massenunglück muß auf den Hauptstationen stets das nötige Rollmaterial vorshanden sein zur Formierung von Hülfszügen. Ist ein Zug auf der Strecke verunglückt, so

muß das unverlett gebliebene Bersonal natür= lich sofort die vorgeschriebenen dienstlichen Meldungen an die nächsten Stationen machen, es muß den Zug sichern und kommt wohl kaum dazu, sich noch mit den Verunglückten abzugeben. Da ist es denn eben der Hülfs= zug, der Personal und Material heranbringen muß. Dieser soll außer der Lokomotive bestehen aus dem Werfzeugwagen mit den nötigen Geräten zum Freimachen der Linie, Beleuch= tungsmaterial, Telegraphenapparat 20. Dann gehört zum Rettungszug ein Wagen für das Hülfspersonal und das Sanitätsmaterial, womöglich noch ein eigens fonstruierter Arzt= wagen und je nach der Größe des gemeldeten Unglücks ein oder mehrere Personen= oder Güterwagen zum Transport der Verletzen ins Spital. (Fortsetzung folgt.)

## Gesichtsrose.

Bon Dr. E. R. in &.

Die Mediziner kennen eine merkwürdige Rosenart, welche weder in Gärten, noch in Treibhäusern wächst und die mit der viels besungenen "Königin der Blumen" beinahe nichts gemein hat, als den Namen.

Rose (auch Wundrose, Rotlauf, Erhsipel) heißt nämlich in der ärztlichen Sprache eine eigentümliche Entzündungsform der Haut oder Schleimhaut, welche sich auf ersterer durch eine scharf begrenzte, flächenhaft sich ausbreitende Rötung, unverhältnismäßig hohes Fieber und in der Regel vollständige Heilung mit Abschilferung der erkrankt geswesenn Hautstellen auszeichnet.

Icder Rotlauf ohne Ausnahme nimmt seinen Ausgang von Berletzungen und Wunden der Haut oder der Schleimhaut (daher der Name "Wundrose"). Diese Verletzungen können aber ganz unscheinbarer Art und so geringsfügig sein, daß ihr nachträglicher Nachweis in vielen Fällen nur schwer oder gar nicht gelingt,

zumal wenn die kleine Wunde zurzeit des Erscheinens der Rose bereits verheilt ist. Oft genügt ein Nadelstich, eine minime Kratzwunde oder eine oberflächliche Hautabschürfung, um als Ausgangspunkt für eine Rotlaufentzünsdung zu dienen.

Das Rotlaufgift dringt in Form von Bakterien durch die Hautwunde in den Körper ein und friecht von dort aus unter der Haut weiter.

Da das Gesicht der Lieblingssitz der Rose ist und somit die Gesichts- oder Kopfrose die befannteste und häusigste Form des Rotlaufs (berndeutsch "Scharröti") darstellt, so wollen wir uns hier ausschließlich mit dieser feineswegs seltenen Uffettion beschäftigen.

Von Gesichtsrose werden vorzugsweise solche Personen befallen, welche an chronischen Entzündungen der Nase, der Augen und Ohren leiden; denn gerade bei diesen sinden sich befanntlich sehr oft geringfügige