

| | |
|---------------------|--|
| Zeitschrift: | Das Rote Kreuz : officielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes |
| Herausgeber: | Schweizerischer Centralverein vom Roten Kreuz |
| Band: | 14 (1906) |
| Heft: | 6 |
| Artikel: | Über Sanitätsdienst bei Unfällen und plötzlichen Erkrankungen im Eisenbahnbetrieb [Fortsetzung] |
| Autor: | Schlegel |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-545459 |

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: 15.01.2026

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

Das Rote Kreuz

Schweizerische Monatsschrift für Samariterwesen, Krankenpflege und Volksgesundheitspflege.

Inhaltsverzeichnis.

| | Seite | | Seite |
|--|-------|---|-------|
| Ueber Sanitätsdienst bei Unfällen und plötzlichen Erkrankungen im Eisenbahnbetrieb (Forts.) . | 121 | Ein Hüttenbau | 137 |
| Der Schlagfluss | 125 | Durch das Rote Kreuz im Jahre 1906 subventionierte Kurse | 139 |
| Aus dem Vereinsleben: Samariterverein Außer- sihl, Samariterverein Luzern, Rickenbach, Rheineck, Samaritervereinigung Zürich . . . | 128 | Delegiertenversammlung des schweiz. Militär- sanitätsvereins | 141 |
| Delegiertenversammlung des schweiz. Zentral- vereins vom Roten Kreuz | 132 | Schweizerischer Samariterbund, Delegiertenver- sammlung | 142 |
| Warum müssen Krankenpflegepersonen ver- schwiegen sein? | 133 | Die neuen Verbandpatronen des Roten Kreuzes | 143 |
| | | Vermischtes | 144 |
| | | Sprüche | 144 |

Ueber Sanitätsdienst bei Unfällen und plötzlichen Erkrankungen im Eisenbahnbetrieb.

Von Major Schlegel, Instruktor I. Klasse der Sanitätstruppe.

(Fortschreibung.)

Sehr interessant sind die Vorfahren, welche z. B. in Frankfurt a. M. für Rettungszüge getroffen sind.

Zur Hülfe verpflichtet durch Vertrag ist die Sanitätskolonne des Kriegervereins, welche ihr Material in nächster Nähe des Bahnhofes sehr zweckmäßig untergebracht hat. Ist ein Unglück gemeldet, so werden durch detaillierte Alarmvorschriften die nötigen Aerzte und Kolonnenmitglieder alarmiert, der Rettungszug je nach Bedarf zusammengestellt, mit dem nötigen Material beladen und abgelassen, sobald eine genügend erscheinende Zahl von Aerzten und Sanitätsmannschaften zur Stelle ist. Der von der Unfallsstelle zurückkehrende Hülfszug kann direkt nach dem städtischen Krankenhouse geleitet werden, gegenüber dessen Eingang ein Schienenstrang läuft.

Der erste Wagen des Rettungszuges ist ein Beleuchtungswagen für die Arbeiten bei Nacht. Er enthält einen Dampfkessel, Reservewasserfässer, Kohlenkästen, eine kleinere Dampfmaschine von 10 Pferdekräften, die eine Dynamomaschine treibt, die einen Strom von 65 Volt und 75 Ampères erzeugt. Dieser Strom speist 5 Glühlampen à 16 Kerzen innerhalb des Wagens, 2 große Scheinwerfer und 6 Bogenlampen, die entfernt vom Wagen verwendet werden. Für die Bogenlampen werden 8 m hohe Masten mitgeführt auf dem Dach des Wagens, dazu 500 m Kabel. Der ganze Wagen ist 10 m lang.

Der zweite Wagen führt einen Hebefrahm von 5000 kg Tragfähigkeit.

Der dritte Wagen ist der alte Werkzeugwagen mit Werkzeugen, Telegraphenstangen, Drähten &c. &c.

Dann kommt ein leerer Gepäckwagen als Dbdach bei kaltem oder schlechtem Wetter für die bei den Hülfsarbeiten Beschäftigten. In diesem Wagen wird zur Erwärmung und für Bereitung von Kaffee ein fahrbarer Herd nach Düms mitgeführt. Ferner aus dem Depot Trink- und Eßgeschirr, sowie Lebensmittel.

Der fünfte Wagen ist ein Wagen I. und II. Klasse für die Beamten und diejenigen Aerzte, welche zur Überwachung der Einrichtung der folgenden Wagen nicht nötig sind. Die übrigen 7 Wagen, Güterwagen oder Wagen IV. Klasse, werden im Depot mit den vorhandenen Wageneinrichtungen für den Verwundetransport und übrigen notwendigen Gegenständen beladen und während der Hinfahrt eingerichtet.

In den letzten Jahren sind noch eigene Arztwagen eingeführt worden, fahrende Verbandplätze, worin die Aerzte bei der Hinfahrt alles zur Hülfe Nötige vorbereiten können, um dann bei Ankunft sofort und an vor Wind und Wetter geschützter Stelle ihre Arbeit zu beginnen. Ein solcher Arztwagen enthält alles Material in Schränken und Kästen, Instrumente, Koch- und Sterilisationsapparat, Wasserworrat, einen Operationstisch u. s. w. kann leicht durch Umbau eines ältern III. Kl. Wagens gewonnen werden.

Dass bei allen diesen Einrichtungen für einen gut funktionierenden Melde- und Alarmservice gesorgt werden muß, ist selbstverständlich. Damit im Ernstfalle alles klappt, sollen von Zeit zu Zeit Alarmübungen ange stellt werden mit Besetzen und Einrichten des Rettungszuges.

Zur Vorbereitung für den Hülfsdienst gehören auch noch alle Reglemente und Vorschriften für den Dienst bei größern Unfällen, sowie eine gedruckte Anleitung für die erste Hülfe für das Personal. Diese Anleitung soll kurz sein und doch alles Notwendige ent halten, sie kann auf die speziellen Verhältnisse des Eisenbahndienstes zugeschnitten sein.

Endlich wäre auch noch der Maßregeln zu gedenken, welche zwecks Verhütung von Unfällen getroffen werden können. Die Eisenbahnunfallstatistiken lehren, daß die Zahl der Betriebsunfälle im Verhältnis zum Verkehr von Jahr zu Jahr abnimmt und die Zahl der Verletzten, also die persönliche Gefahr geringer wird. Allerdings kommt letztere Verminderung nicht allen Beteiligten gleichmäßig zugute. Während die Zahl der verletzten und getöteten Reisenden sich in den letzten Jahren stetig vermindert hat, ist die Zahl der verunglückten Eisenbahndiensteten so ziemlich gleich geblieben, wohl als Ausdruck dafür, daß einerseits der Eisenbahndienst eben an und für sich stets gefährlich bleibt, andererseits der stete Umgang mit Gefahren die Menschen sorglos dagegen macht. Es steht ja fest, daß die überwiegende Mehrzahl der Eisenbahner, die in Ausübung ihres Berufes sich Verlebungen zuziehen, das Opfer von Mißachtung dienstlicher Sicherheitsvorschriften, also das Opfer eigener Unvorsichtigkeit sind. Solche Unfälle können gewiß nur dadurch verhütet oder seltener gemacht werden, wenn das Personal sich daran gewöhnt, alle dienstlichen Sicherheits- und andern Vorschriften strikt zu befolgen und überhaupt überall mit größter Vorsicht zu Werke zu gehen.

Ein anderer Teil der Unfälle entsteht durch Nachlässigkeit des Personals. Es gibt ja kaum eine Berufsklasse, in deren Hand das Wohl und Wehe so vieler Leute liegt, wie das Eisenbahnpersonal; es braucht ein einziger Angestellter seine Pflicht nicht voll und ganz zu erfüllen und das Unglück ist da.

Zum Tragen einer solchen Verantwortung muß vom Personal eine solche Anspannung und Aufmerksamkeit verlangt werden, wie sie nur ein Gesunder leisten kann. Es ist daher Pflicht der Verwaltung, ein gesundes Personal, das allen Anforderungen entspricht, auszuwählen, aber es ist dann auch Pflicht der Verwaltung, das einmal ausgewählte Personal nach Möglichkeit gesund zu erhalten.

Wohlfahrtseinrichtungen, Vermeidung von Überanstrengungen durch zu lange Dienstzeit, Regelung des Nachtdienstes, periodische ärztliche Untersuchungen sind Mittel der Verkehrshygiene zur Erhaltung eines an Geist und Körper gesunden Eisenbahnpersonals. Nicht zuletzt gehört dazu auch eine gute Bezahlung, damit die Lebenshaltung dieser Leute auf einem anständigen Niveau steht.

Andere Unfälle können entstehen durch Mängel der Betriebsmittel. Es ist klar, daß überall nur das beste Material gut genug ist, daß überall die neuesten Errungenchaften und Erfindungen nutzbar gemacht werden müssen für den Bau und für den Betrieb. Dazu gehört Anschaffung der elektrischen Apparate für Streckensicherung *et. al.* Bei der Zugskomposition kann durch Einschieben eines Schutzwagens (Pack- oder Güterwagens) vor und hinter die Personenvagen die Gewalt eines Zusammenstoßes gemildert werden.

Es wurde weiter oben schon bemerkt, daß im Jahre 1898 an die schweizerischen Bahngesellschaften ein Circular versandt wurde. Um noch mehr Material zu erhalten für eine zusammenfassende und orientierende Arbeit über die Vorkehren für Sanitätshilfe auf dem schweizerischen Eisenbahnnetze, wurde vom Zentralsekretär des Roten Kreuzes, Herrn Oberstlt. Zahli, nach der Verstaatlichung der S. C. B., V. S. B. und N. O. B. ein neues Rundschreiben versendet an die Direktion der S. B. B., der damals noch existierenden J. S. und an die Direktion der G. B. Die Antworten dieser Direktionen geben uns nun ein Bild dessen, was bis jetzt in der Schweiz geschehen ist in bezug auf Rettungswesen beim Eisenbahnbetrieb.

Im betreffenden Rundschreiben wurden Angaben erbeten über Organisation folgender Dienstzweige:

- I. Transport kranker Personen per Eisenbahn,
- II. Hilfe bei Einzelunfällen,
- III. " " Massenunglüch,

VI. Statistische Angaben über die Unfälle und Unfallsfolgen der letzten Jahre.

Für den Transport Kranker auf dem Netze der schweizerischen Bahnen existiert ein „Reglement und Tarif“ vom Jahre 1895. Einzelne Bahnen besitzen eigens konstruierte, im allgemeinen gut eingerichtete Krankenwagen zum Teil mit Irrenzellen, sonst werden Kranke in Compés I., II. und III. Klasse befördert oder in Gepäck- und Güterwagen. Krankenwagen mit Irrenzellen besitzen die Bundesbahnen 5, stationiert in Bern, Olten, Zürich und Eßweilen. Die G. B. einen solchen in Erstfeld, dazu hat sie 18 Wagen III. Kl., die mit Einrichtungen zur Herstellung eines Bettes für Krankentransporte ausgerüstet sind. Geisteskranke können entweder in den Irrenzellen der Krankenwagen oder in geschlossenen Abteilungen von Personenzügen oder endlich, wenn gefährlich, in den Gefangenenzellen der Gepäckwagen transportiert werden. Kranke mit ansteckenden Krankheiten werden nur III. Klasse und in Gepäck- und Güterwagen befördert. Der Kranke hat seine Matratze selbst mitzubringen, sie muß nachher mit dem Wagen desinfiziert werden. Jeder Kranke muß von mindestens einem Wärter begleitet sein. Der Tarif beträgt III. Klasse 35 Cts., in Gepäck- oder Güterwagen 25 Cts. pro km, Arme die Hälfte, dazu eine fixe Taxe von 1 Fr. Der Wärter hat die Hinfahrt frei. Höhere Klassen sind entsprechend teurer: I. Fr. — 85, II. Fr. — 55 pro km, fixen Zuschlag 3 und 2 Fr. Die Desinfektion kostet I. oder II. Kl. Fr. 10. — III. Kl. Fr. 5. — und für einen Güterwagen Fr. 3. —

Lokale zur Aufnahme und Behandlung von Erkrankten und Verletzten (Sanitätslokale, Wartezimmer) sind vorhanden in den Bahnhöfen Bern, Basel, Olten und Luzern. In diesen Bahnhöfen sind auch Krankentransportwagen oder Krankenfahrtücher vorhanden. In Landquart hält die Rhätische Bahn Krankenfahrtücher zur Verfügung. Anderwärts werden Krankenwagen und Tragkörbe im Bedarfs-

falle durch Krankenhäuser und Gemeinden gestellt. In Buchs besteht eine Desinfektionsanstalt, welche auf Grund eines Vertrages vom 18. März 1902 zwischen dem Regierungsrat des Kantons St. Gallen und den ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen gebaut wurde.

Herner sind Sanitätslokale vorhanden auf den Stationen der G. B. Chiasso, Erstfeld und Goldau, versehen mit den nötigen Einrichtungen. Dann befinden sich auf den Stationen Lugano, Locarno, Bellinzona, Giornico, Altorf und Brunnen sogenannte Cholera-baracken, die ebenfalls für die Aufnahme von Erkrankten und Verwundeten eingerichtet sind.

Auch in der neuen Lokomotivremise in Zürich wurde ein eigenes Sanitätszimmer eingerichtet mit Tischen, Pritsche, Kopfpolster, Tragbahre und Wolldecken.

Der ärztliche Dienst wird bei den Bundesbahnen besorgt durch Bahnärzte und ihre Stellvertreter. Solche sind bestellt im Kreise II (vormals Centralbahn): In Basel 2, Olten 3, Luzern 2, Bern 2, Thun 1, Solothurn 1; im Kreise III (vormals N. O. B.): auf dem Netz verteilt 44 Bahnärzte; auch im Kreise IV (vormals V. S. B.) sind besondere Bahnärzte bezeichnet. Ihre Obliegenheiten sind zum Teil in besondern Verträgen niedergelegt. Es liegen ihnen namentlich die körperlichen Untersuchungen von Stellenbewerbern und Begutachtungen für Pensionierungen bei der Hülfskasse und Zuweisungen bei der Krankenkasse ob. Es ist klar, daß diese Ärzte bei Unfällen in erster Linie benachrichtigt werden, genauere Angaben finde ich darüber allerdings nirgends. Der übrige ärztliche Dienst wird, soweit Bahnärzte nicht zur Verfügung sind, von Zivilärzten besorgt. Auf dem ehemaligen Netz der J. S. sind 206 Bahnärzte bezeichnet, dazu eine große Anzahl Zahnärzte, Apotheker und Spitäler, Bäder, Sanatorien etc., mit denen Verträge bestehen behufs Behandlung und Aufnahme erkrankter und verletzter Eisenbahner.

Die Gotthardbahn kennt ebenfalls das Institut der Bahnärzte; es sind deren 34, für sie bestehen keine Dienstvorschriften, sie werden vom Personal und der Gesellschaft nach Bedürfnis in Anspruch genommen. Der Zweck der Bestellung ist in erster Linie der, dem in abgelegenen Ortschaften und an der offenen Linie wohnenden Personal die Inanspruchnahme ärztlicher Hilfe zu erleichtern. Wo die Verhältnisse hierfür besonders ungünstig sind, z. B. im Kanton Uri, an der Generelinie, übernimmt die Gesellschaft auch einen Teil des von ihr mit den Ärzten für ihre Dienstleistungen vereinbarten Honorars.

Die Wichtigkeit der Heranziehung eines für Leistung zweck- und sachgemäßer erster Hilfe geschulten Personals wurde von jeher von der Mehrzahl der Bahnverwaltungen anerkannt. Allerdings läßt die Ausführung gerade dieses Zweiges der Sanitätshilfe noch zu wünschen übrig. Im Kreis II der S. B. B. sind seit einer Reihe von Jahren in Basel, Olten, Luzern und Aarau freiwillige Samariterkurse unter Leitung von Ärzten abgehalten worden, an welchen das Bahnpersonal zahlreich teilnahm. Dem gesamten Personal wurde überdies die „Instruktion betreffend die erste Hilfeleistung bei Unglücksfällen“ vom 30. Dezember 1887 eingehändigt. Das Büchlein enthält auf 10 kleinen Seiten eine ganz kurze Anleitung für erste Hilfe in Art des Eszmarchschen Katechismus, ohne Abbildungen.

Im Kreise III sind ebenfalls zahlreiche Angestellte, die sich auf das ganze Netz verteilen, mit sanitätsdienstlicher (?) Ausbildung vorhanden. Im übrigen besitzt das Personal ebenfalls eine Instruktion ähnlich wie die vorige, gar nur 8 Seiten stark.

Im Kreise IV wurden in den letzten zwei Jahren von einem patentierten Arzt geleitete Instruktionskurse abgehalten, die sich hauptsächlich auf die Anwendung des Sanitätsmaterials und auf das Verhalten bei Blutungen und Ohnmachten bezogen. Außerdem

wurden verschiedene Samariterkurse veranstaltet, wie in den Kreisen II und III. Das Personal ist auch im Besitze der im Jahre 1902 neu gedruckten „Instruktion betreffend erste Hülfeleistung bei Unglücksfällen.“ Diese ist ähnlich wie die beiden vorigen.

Bei den periodischen, d. h. alle vier Jahre wiederkehrenden Prüfungen des Personals wird auch über die Kenntnis der vorgenannten Instruktionen examiniert.

Auf dem Netz der ehemaligen J. S. absolvierte im Jahre 1888 das sämtliche Zugspersonal und die Bahnhofsvorstände I. und II. Klasse der alten J. B. L. auf Verwaltungskosten in Bern, Biel und Delsberg einen Samariterkurs (Kursleiter: Hr. Möckli sel.). Vor Jahren wurde auch einmal das Personal des Bahnhofes Lausanne im Sanitätsdienst instruiert. Im Oktober 1902 haben drei Angestellte des Bahnhofes Biel und ein Zugführer mit Unterstützung der Bahnverwaltung an einem Samariterkurs in Biel teilgenommen. Zum Zwecke der ersten Hülfe bei Unglücks- und Erkrankungsfällen im Eisenbahndienste sind sämtliche Stationen und Zugspersonale, sowie das Maschinen- und Bahnpersonal und

die Werkstätten mit einer diesbezüglichen, illustrierten Instruktion versehen worden. Dieses Büchlein enthält deutsch und französisch ebenfalls nur das Allernötigste, ist aber mit einigen ganz guten Abbildungen versehen.

Bei der Gotthardbahn existiert kein Hülfepersonal mit besonderer Ausbildung im Sanitätsdienst. Dagegen wird dem sämtlichen auf den Stationen, der Linie, beim Fahrdienst und in den Depots und Werkstätten beschäftigten Personal eine Instruktion über die erste Hülfeleistung bei Unfällen abgegeben. Diese Instruktion scheint mir gut und zweckmäßig angelegt. Ferner wird das Personal periodisch durch einzelne besonders hiermit beauftragte Bahnärzte über die erste Hülfeleistung bei Unfällen und die Verwendung des vorhandenen Sanitätsmaterials instruiert.

Die Gesellschaft schreibt ferner: Inwieweit Angestellte unserer Gesellschaft etwa an den in den größeren Ortschaften stattfindenden Samariterkursen und vorhandenen Samaritervereinen teilnehmen, ist uns nicht näher bekannt. Indessen wissen wir doch, daß dies in gewissem Umfang, z. B. in Bellinzona, vorkommt.

(Schluß folgt.)

Der Schlagfluß.

Bon Dr. E. R. in K.

Welttere Leute werden sich vielleicht noch erinnern, daß früher die Worte „Schlag“, „Schlagfluß“, „Schlaganfall“ von gewissen Personen nie ausgesprochen wurden ohne den unvermeidlichen Zusatz: „Gott b' hüet is der vor!“ In dieser frommen Beschwörungsformel fanden alle die schreckhaften Vorstellungen, welche sich von jeher an die bloße Nennung jener allgemein so gefürchteten Zufälle knüpften, ihren beredten Ausdruck.

Über Begriff und Wesen, Ursachen und Folgen des Schlagflusses herrscht aber

in Laienkreisen noch zur Stunde vielfach eine solche Unwissenheit oder doch zum mindesten eine so bedenkliche Unklarheit, daß wir vielen unserer Leser mit einigen sachlichen Aufklärungen über dieses dunkle Kapitel der menschlichen Leidensgeschichte einen wirklichen Dienst zu erweisen hoffen.

Was man im gewöhnlichen Leben unter Schlagfluß versteht, ist nichts anderes als eine Gehirnblutung, entstanden durch Zerreißung von krankhaft veränderten, teils abnorm brüchigen (verkalkten), teils vielfach