**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: 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: 29.11.2025** 

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

# Das Rote Kreuz

## Schweizerische Monatsschrift

fiin

### Samariterwesen, Krankenpflege und Volksgesundheitspflege.

Inhaltsverzeichnis. Seite Seite lleber Sanitätsdienst bei Unfällen und plöglichen Ein Hüttenbau. 137 Erfrankungen im Gisenbahnbetrieb (Forts.) . 121 Durch das Rote Kreuz im Jahre 1906 subven= Der Schlagfluß tionierte Kurje . . . . . . . . . . . . . . . . . . Mus dem Bereinsleben : Samariterverein Außer-Delegiertenversammlung des schweiz. Militär= sihl, Samariterverein Luzern, Rickenbach, janitätsvereins . . . . . . . . . . . . 141 128 Rheineck, Samaritervereinigung Zürich . . Schweizerischer Samariterbund, Delegiertenver-Delegiertenversammlung des schweiz. Zentral= vereins vom Roten Kreuz . . . . Die neuen Verbandpatronen des Roten Kreuzes Warum müssen Krankenpflegepersonen Vermischtes . . . 144 ver= Spriiche . .

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

BonyMajor Schlegel, Inftruftor I. Klaffe der Sanitätstruppe.

(Fortsetzung.)

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

Bur Hülfe verpstichtet durch Vertrag ist die Sanitätsfolonne des Ariegervereins, welche ihr Material in nächster Nähe des Bahnhoses sehr zweckmäßig untergedracht 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, so bald eine genügend erscheinende Zahl von Aerzten und Sanitätsmannschaften zur Stelle ist. Der von der Unfallsstelle zurücksehrende Hülfszug kann direst nach dem städtischen Krankenhause geleitet werden, gegenüber dessen Eingang ein Schienenstrang läuft.

Der erste Wagen des Nettungszuges ist ein Beleuchtungswagen für die Arbeiten bei Nacht. Er enthält einen Dampstessel, Reservewasserfasten, Kohlenkasten, eine kleinere Dampssmaschine von 10 Pferdekräften, die eine Dynamomaschine treibt, die einen Strom von 65 Volt und 75 Amperes erzeugt. Dieser Strom speist 5 Glühlampen à 16 Kerzen innerhalb des Wagens, 2 große Scheinwerfer und 6 Bogenslampen, die entsernt vom Wagen verwendet werden. Für die Bogenlampen werden 8 m hohe Masten mitgesührt auf dem Dach des Wagens, dazu 500 mKabel. Der ganze Wagen ist 10 m lang.

Der zweite Wagen führt einen Hebefrahn von 5000 kg Tragfähigkeit.

Der britte Wagen ist der alte Werkzeugswagen mit Werkzeugen, Telegraphenstangen, Drähten 20. 20. Dann kommt ein leerer Gepäckwagen als Obdach bei kaltem oder schlechtem Wetter für die bei den Hülfsarbeiten Beschäftigten. In diesem Wagen wird zur Erwärmung und für Bereitung von Kaffee ein kahrbarer Herd nach Düms mitgeführt. Ferner aus dem Depot Trinks und Eßgeschirr, sowie Lebensmittel.

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

In den letzten Jahren sind noch eigene Arztwagen eingeführt worden, fahrende Versbandplätze, worin die Aerzte bei der Hinfahrt alles zur Hülfe Nötige vorbereiten fönnen, um dann bei Ankunft sosort und an vor Wind und Wetter geschützter Stelle ihre Arzbeit zu beginnen. Ein solcher Arztwagen entshält alles Material in Schränken und Kisten, Instrumente, Kochs und Sterilisationsapparat, Wasservorrat, einen Operationstisch zu und kann leicht durch Umban eines ältern III. Kl.s Wagens gewonnen werden.

Daß bei allen diesen Einrichtungen für einen gut funktionierenden Meldes und Alarms dienst gesorgt werden muß, ist selbstverständslich. Damit im Ernstfalle alles klappt, sollen von Zeit zu Zeit Alarmübungen angestellt werden mit Besehen und Einrichten des Retstungszuges.

Jur 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 enthalten, sie kann auf die speziellen Verhältnisse des Eisenbahndienstes zugeschnitten sein.

Endlich wäre auch noch der Maßregeln zu gedenken, welche zwecks Berhütung von Unfällen getroffen werden fönnen. Die Gisen= bahnunfallstatistifen lehren, daß die Bahl der Betriebsunfälle im Verhältnis Verkehr von Jahr zu Jahr abnimmt und die Bahl der Berletten, also die persönliche Gefahr geringer wird. Allerdings kommt lettere Verminderung nicht allen Beteiligten gleichmäßig zugute. Während die Zahl der verletzten und getöteten Reisenden sich in den letten Jahren stetig vermindert hat, ist die Bahl der verunglückten Eisenbahnbediensteten jo ziemlich gleich geblieben, wohl als Musdruck dafür, daß einerseits der Gisenbahndienst eben an und für sich stets gefahrvoll bleibt, andrerseits der stete Umgang mit Gefahren die Menschen sorglos dagegen macht. Es steht ja fest, daß die überwiegende Mehrzahl der Gisenbahner, die in Ausübung ihres Berufes sich Verletzungen zuziehen, das Opfer von Mißachtung dienstlicher Sicherheitsvorschriften, also das Opfer eigener Unvorsichtigkeit sind. Solche Unfälle fönnen gewiß nur dadurch verhütet oder jeltener gemacht werden, wenn das Personal sich daran gewöhnt, alle dienst= lichen Sicherheits= und andern Vorschriften strifte zu befolgen und überhaupt überall mit größter Borficht zu Werke zu gehen.

Gin anderer Teil der Unfälle entsteht durch Nachtässigkeit 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 Ausmerksamkeit verlangt werden, wie sie nur ein Gesunder leisten kann. Es ist daher Pflicht der Verwaltung, ein gesundes Perssonal, das allen Ansorderungen entspricht, auszuwählen, aber es ist dann auch Pflicht der Verwaltung, das einmal ausgewählte Perssonal nach Wöglichkeit gesund zu erhalten.

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

Andere Unfälle fönnen entstehen durch Mängel der Betriedsmittel. Es ist flar, daß überall nur das beste Material gut genug ist, daß überall die neuesten Errungenschaften und Erfindungen nutbar gemacht werden müssen sür den Bau und für den Betried. Dazu gehört Anschaffung der elektrischen Apparate für Streckensicherung x. x. Bei der Zugskomposition kann durch Ginschieden eines Schutzwagens (Packs oder Güterwagens) vor und hinter die Personenwagen die Gewalt eines Zusammenstoßes gemildert werden.

Es wurde weiter oben schon bemerkt, daß im Jahre 1898 an die schweizerischen Bahngesellschaften ein Zirkular versandt wurde. Um noch mehr Material zu erhalten für eine zusammenfassende und prientierende Arbeit über die Vorfehren für Sanitätshülfe auf dem schweizerischen Gisenbahnnetze, wurde vom Zentralsefretär des Roten Areuzes, Herrn Oberitlt. Sahli, 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 Ant= worten dieser Direktionen geben uns nun ein Bild dessen, was bis jest in der Schweiz geschehen ist in bezug auf Rettungswesen beim Gisenbahnbetrich.

Im betreffenden Rundschreiben wurden Unsgaben erbeten über Organisation folgender Dienstzweige:

- I. Transport franker Personen per Gisensbahn,
- II. Sülfe bei Einzelunfällen,
- III. " " Massenunglück,

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

Für den Transport Kranker auf dem Netze schweizerischen Bahnen existiert ein "Reglement und Tarif" vom Jahre 1895. Ginzelne Bahnen besitzen eigens fonstruierte, im allgemeinen gut eingerichtete Kranken= wagen zum Teil mit Irrenzellen, sonst werden Rranke in Coupés I., II. und III. Rlasse befördert oder in Gepäck- und Güterwagen. Krankenwagen mit Irrenzellen besitzen die Bundesbahnen 5, stationiert in Bern, Olten, Bürich und Egweilen. Die G. B. einen solchen in Erstfeld, dazu hat sie 18 Wagen III. Al., die mit Einrichtungen zur Herstellung eines Bettes für Kranfentransporte ausgerüftet find. Beistesfranke fonnen entweder in den Irrenzellen der Krankenwagen oder in geschlossenen Abteilungen von Perjonenwagen oder endlich, wenn gefährlich, in den Gefangenenzellen der Gepäckwagen transportiert werden. Aranke mit austeckenden Krankheiten werden nur III. Klasse und in Gepäck- und Güterwagen befördert. Der Rranke hat seine Matraße selbst mitzubringen, sie muß nachher mit dem Wagen besinfiziert werden. Jeder Aranke muß von mindestens einem Wärter begleitet jein. Der Tarif beträgt III. Klaffe 35 Cts., . in Gepäck- oder Güterwagen 25 Cts. pro km, Urme die Hälfte, dazu eine fire Tare von 1 Fr. Der Wärter hat die Hinfahrt frei. Höhere Alassen sind entsprechend teurer: I. Fr. — 85, II. Fr. — 55 pro km, firen Zuschlag 3 und 2 Fr. Die Desinfektion kostet I. oder II. Al. Fr. 10. —, III. Al. Fr. 5. und für einen Güterwagen Fr. 3. -.

Lokale zur Aufnahme und Behandlung von Erkrankten und Verletzten (Sanitätslokale, Wartezimmer) sind vorhanden in den Vahnshöfen Vern, Vasel, Elten und Luzern. In diesen Vahnhöfen sind auch Krankentranssportwagen oder Krankenfahrstühle vorhanden. In Landquart hält die Rhätische Vahn Krankensfahrstühle zur Verfügung. Anderwärts werden Krankenwagen und Tragkörbe im Vedarss

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

Ferner sind Sanitätslofale vorhanden auf den Stationen der G. B. Chiasso, Erstfeld und Goldau, versehen mit den nötigen Ginzichtungen. Dann besinden sich auf den Stationen Lugano, Locarno, Bellinzona, Giornico, Altorf und Brunnen sogenannte Cholerasbaracken, 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, Kopspolster, Tragbahre und Wolldecken.

Der ärztliche Dienst wird bei den Bundes= bahnen besorgt durch Bahnärzte und ihre Stellvertreter. Solche sind bestellt im Kreise II (vormals Centralbahn): In Bajel 2, Olten 3, Luzern 2, Bern 2, Thun 1, Solothurn 1; im Rreise III (vormals N. O. B.): auf dem Netse verteilt 44 Bahnärzte; auch im Kreise IV (vormals V. S. B.) find befondere Bahnärzte bezeichnet. Ihre Obliegenheiten sind zum Teil in besondern Verträgen niedergelegt. Es liegen ihnen namentlich die förperlichen Untersuchungen von Stellenbewerbern und Begut= achtungen für Benfionierungen bei der Hülfs= fasse und Zuweisungen bei der Krankenkasse ob. Es ist flar, daß diese Aerzte bei Un= fällen 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 Ret der J. S. sind 206 Bahnärzte bezeichnet, dazu eine große Anzahl Zahnärzte, Apothefer und Spitäler, Bäder, Sanatorien 2c., mit denen Verträge bestehen behufs Behandlung und Aufnahme erkrankter und verletzter Gifen= bahner.

Die Gotthardbahn kennt ebenfalls das Institut der Bahnärzte; es sind deren 34, für sie bestehen keine Dienstworschriften, sie werden vom Personal und der Gesellschaft nach Bedürfnis in Unspruch genommen. Der Zweck der Bestellung ist in erster Linie der, dem in abgelegenen Ortschaften und an der offenen Linie wohnenden Personal die Inanspruchsnahme ärztlicher Hüsse zu erleichtern. Wo die Berhältnisse hierfür besonders ungünstig sind, z. B. im Kanton Uri, an der Cenerelinie, übersnimmt die Gesellschaft auch einen Teil des von ihr mit den Verzten für ihre Dienstsleistungen vereindarten Honorars.

Die Wichtigkeit der Heranziehung eines für Leistung zweck- und sachgemäßer erster Hülfe geschulten Personals wurde von jeher von der Mehrzahl der Bahnverwaltungen an= erkannt. Allerdings läßt die Ausführung gerade dieses Zweiges der Sanitätshülfe noch zu wünschen übrig. In Kreis II der S. B. B. sind seit einer Reihe von Jahren in Basel, Olten, Luzern und Narau freiwillige Samariterfurse unter Leitung von Aerzten ab= gehalten worden, an welchen das Bahn= personal zahlreich teilnahm. Dem gesamten Bersonal wurde überdies die "Instruktion betreffend die erste Hülfeleistung bei Unglücks= fällen" vom 30. Dezember 1887 eingehändigt. Das Büchlein enthält auf 10 fleinen Seiten eine ganz furze Anleitung für erste Sülfe in Urt des Esmarchschen Katechismus, ohne Ub= bildungen.

Im Kreise III sind ebenfalls zahlreiche Angestellte, die sich auf das ganze Retz versteilen, 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 hauptssächlich auf die Anwendung des Sanitätssmaterials und auf das Verhalten bei Blustungen und Ohnmachten bezogen. Außerdem

wurden verschiedene Samariterkurse veransstaltet, wie in den Kreisen II und III. Das Personal ist auch im Besitze der im Jahre 1902 neu gedruckten "Instruktion betreffend erste Hülseleistung 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 Instrukstionen examiniert.

Auf dem Net der ehemaligen J. S. absol= vierte im Jahre 1888 das fämtliche Zugs= personal und die Bahnhosvorstände I. und II. Alasse der alten J. B. L. auf Verwaltungs= fosten in Bern, Biel und Delsberg einen Samariterfurs (Kursleiter: Hr. Möckli sel.). Vor Jahren wurde auch einmal das Personal des Bahnhofes Lausanne im Sanitätsdienst instruiert. Im Oftober 1902 haben drei Angestellte des Bahnhofes Biel und ein Bugführer mit Unterstützung der Bahnverwaltung an einem Samariterfurs in Biel teilgenommen. Zum Zwecke der ersten Hülfe bei Unglücks= und Erfrankungsfällen im Eisenbahndienste find 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 ebensfalls nur das Allernötigste, ist aber mit einigen ganz guten Abbildungen versehen.

Bei der Gotthardbahn existiert kein Hilfspersonal 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 stattsindenden Samaritersusen und vorhandenen Samaritervereinen teilnehmen, ist uns nicht näher befannt. Indessen wissen wir doch, daß dies in gewissem Umfang, 3. B. in Bellinzona, vorfommt.

(Schluß folgt.)

## Der Schlagfluß.

Bon Dr. E. R. in A.

Neltere Leute werden sich vielleicht noch erinnern, daß früher die Worte "Schlag", "Schlaganfall" von gewissen Bersonen nie ausgesprochen wurden ohne den unvermeidlichen Zusat: "Gott b'hüet is dervor!" 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.

lleber Begriff und Wesen, Ursachen und Folgen bes Schlagflusses herricht aber

in Laienfreisen noch zur Stunde vielfach eine solche Unwissenheit oder doch zum mindesten eine so bedenkliche Unklarheit, daß wir vielen unserer Leser mit einigen sachlichen Aufeklärungen 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 frankhaft veränderten, teils abnorm brüchigen (verkalkten), teils vielfach