

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:	20 (1912)
Heft:	24
Artikel:	Der Rettungsdienst auf den Badischen Staatseisenbahnen
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-548037

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: 12.01.2026

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

Der Rettungsdienst auf den Badischen Staatseisenbahnen.

In der Zeitschrift für Samariter- und Rettungswesen bespricht Herr Medizinalrat Dr. Blume das Rettungswesen der Badischen Staatseisenbahnen in einem ausführlichen Aufsatz, dem wir einiges entnehmen.

Das Rettungswesen der Badischen Staatsbahnen wurde im Jahre 1905 nach den schweren Eisenbahnunglücken bei Offenbach, Altenbecken und Heidelberg vor dem Karlsstor einer durchgreifenden Erneuerung unterzogen, die seit vorigem Jahre als nunmehr abgeschlossen angesehen wird wollen.

Die Badische Verwaltung stimmte der Ansicht ihrer Sachverständigen bei, daß Rettungswesen auf Grund der in der Wissenschaft herrschenden Ansichten über die Wundbehandlung ganz neu aufzubauen. Die Rettungskästen wurden neu hergerichtet und mit nur keimfreiem Verbandmaterial ausgestattet, und zwar mit solchen Einzelverbänden, die einfach und bequem verwendbar, auch durch Ungeübte, auch mit ungewaschenen Händen, nötigenfalls durch den Verletzten selbst, angelegt werden könnten. Es wurden 600 neue kleine Rettungskästen, wollene Decken in großer Zahl und viele Tragbahnen neu angeschafft; für die Streckenarbeiter wurden kleine Verbandtaschen mit keimfreiem Verbandmaterial den Vorarbeitern oder Bahnmeistern gegeben.

Der Rettungsdienst ist in den sogenannten „Rettungsvorschriften der Gr. Badischen Staatseisenbahnen“ zusammenfassend beschrieben, denen wir in unserer Besprechung auch folgen. Die Rettungseinrichtungen zerfallen in

I. Rettungsmittel; II. Vorbereitende Maßnahmen für zweckmäßige und rasche Hilfeleistung und III. Anwendung der Rettungsmittel.

I. Rettungsmittel.

Es stehen folgende Rettungsmittel zur Verfügung:

1. Kleine „Verbandtaschen“ mit Riemen zum Anhängen, die in einem Zinkkästchen das notwendige keimfreie Material für Not- und Schutzverbände und auch zur Blutstillung enthalten. Mit diesen sind kleine Stationen, Bahnmeister, Rottenführer bei den Streckenarbeitern, ausgerüstet.

2. Die sogenannten „kleinen Rettungskästen“, aus Holz, enthalten die zur Be seitigung allerlängster Lebensgefahr und zu Notverbänden und Blutstillung erforderlichen Mittel. Sie werden in den Gepäck- und Personenwagen der Personen- und Güterzüge mitgeführt, damit bei vorkommenden Unfällen oder plötzlichen Erkrankungen von Reisenden und Bediensteten auf freier Strecke unverzüglich die dringendste Hilfe geleistet werden kann. Im ganzen sind auf den Stationen I., II., III. Klasse und einigen kleineren Bahnhöfen, sowie nach Bedarf auf den größeren Güterhallen und Rangierbahnhöfen etwa 220 solche kleine Rettungskästen hinter stellt.

3. Die „mittleren Rettungskästen“ mit beinahe gleicher, nur stärkerer Ausstattung befinden sich nur in den Betriebswerkstätten, und zwar 13 an der Zahl.

4. Die „großen Rettungskästen“ befähigen einen Arzt, die zur Be seitigung drohender Lebensgefahr nötigen Verrichtungen vorzunehmen, die dazu nötigen Operationen geordnet auszuführen und Verletzte für den Transport sachgemäß lagern zu können. Sie sind auf 45 größeren Stationen hinter stellt.

In den Verbandtaschen und Rettungskästen befindet sich nur sterilisiertes (keimfreies) Verbandmaterial, und zwar ausnahmslos die Utermöhlen'schen Schnellverbände und Dr. Blume'schen Finger schnellverbände.

5. Die „Tragbahnen“ (zu jeder gehören zwei wollene Decken, zwei Traggurte

und Ueberzug) sind wie das Armeemodell, 250 cm lang, 58 cm breit und mit Zubehör 24 kg schwer; sie befinden sich auf allen Stationen, wo Rettungskästen hinterstellt sind. Der Aufbewahrungsort aller dieser Rettungsmittel muß dem gesamten bei der Dienststelle beschäftigten Personal bekannt sein.

6. Auf zwei Stationen dienen „drei Tragbetten“ (ein in Karlsruhe und zwei in Hinterzarten im Schwarzwald für den Skisport) die aber nur dann unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, wenn die Verlegung durch einen Eisenbahnunfall verursacht wurde, und auf 16 Stationen sind „Fahrtüchle“ hinterstellt, die zur Beförderung Kranker und Verletzter zu verwenden sind und unentgeltlich zur Verfügung stehen.

7. Als sehr praktisch zur Transportierung von Verletzten auf der freien Strecke können die „Draisinen“ ohne besondere Vorrichtungen benutzt werden, und zwar in der sehr einfachen Weise, daß die Tragbahre mit dem Kopfende auf die eiserne Stange in der Mitte und mit dem Fußende auf den Sitz aufzulegen ist; sie muß dann mit Bindestricken, die jetzt im Aufbewahrungsräume der Draisinen vorrätig gehalten werden müssen, fest verschnürt werden.

8. Entsprechend den bei jedem schweren Eisenbahnunfall zu bewältigenden Aufgaben: bestmögliche Behandlung der zu Schaden gekommenen Personen, rasche Wegräumung der Trümmer und Freilegung der gesperrten Gleise, sind im ganzen Verwaltungsbereiche „Hilfszüge“ aufgestellt, und zwar drei alter Art, 15 Hilfszüge neuer Art und ein Hilfszug teilweise neuer Art. „Der leitende Gedanke bei der Aufstellung der Entwürfe zu den neuen Hilfszügen war der, daß bei leichten, ohne Schädigung von Menschenleben und nahe dem Standorte des Hilfszuges verlaufenden Unfällen von voraussichtlich kürzerer Dauer der Räumungsarbeiten nur der Gerätewagen auszurücken braucht, während bei größeren Vorkommnissen dieser Art oder weiter

vom Standorte entfernten Unfällen auch der Mannschaftswagen mitgenommen wird; der Arztwagen soll nur bei Unfällen verwendet werden, die Schädigungen von Menschenleben zur Folge hatten.“

Die „Hilfszüge neuer Art“ sind vollkommene Neubauten und wurden vom maschinentechnischen Bureau unter der Leitung des um die Neuherstellung hochverdienten Vorstandes, Herrn Oberbaurat Courtin in Karlsruhe, konstruiert. Nach allgemeinem Urteil weisen „die hervorragend eingerichteten Badischen Hilfszüge“ nach vielen Richtungen sehr wesentliche Verbesserungen den älteren, bei anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen bestehenden Systemen gegenüber auf.

Der „Arztwagen“ enthält zwei von den Vorplätzen aus zugängliche Abteilungen (Arzt- und Liegeraum) und ist mit acht auf federnen Gestellen liegenden Tragbetten und mit Schränken und Geräten für die Krankenpflege ausgerüstet. Die kleinere, mit einem Oberlichtbau versehene Abteilung, der „Arztraum“, enthält einen Operationsstuhl, einen Instrumententisch, Wasch- und Desinfektionsküche, Schränke für Instrumente, Verband- und Arzneimittel und Geräte. Die innere Einrichtung des Arztraumes ist nun derartig, daß jedem Arzte, mag er dem wissenschaftlichen Grundsätze der Asepsis oder Antisepsis huldigen, zur Betätigung seiner Anschauung freie Hand gelassen werden soll. Demgemäß befinden sich neben dem gewöhnlichen Waschküche, an dem es dem Arzte möglich ist, sich mit kaltem und warmem Wasser zu waschen, ein aseptischer Waschtisch mit Alkohol und Sublimat mit Arm- und Knieregulierung und ein Sterilisationsapparat zum Auskochen aller Instrumente.

Der „Mannschaftswagen“ dient zur Beförderung der Bedienungsmannschaften und als Aufenthaltsraum und besteht aus zwei Abteilungen (vereinigter Küchen- und Mannschaftsraum, sowie Aufzugsraum) und einem Abort mit Wasserspülung. Er enthält neben

anderen Ausrüstungsgegenständen eine gepolsterte Sitzbank (aus der im Notfalle ein Ruhebett hergestellt werden kann), zwei tragbare Fernsprecher und eine Kabelrolle; an Rettungsmitteln eine Tragbahre (an der Decke des Wagens angebracht) und an einer Langseite außen eine 5 m lange Leiter.

Der „Gerätewagen neuer Art“ ist mit den notwendigsten Werkzeugen und Rüstholzern zum Einheben entgleister Fahrzeuge und zum Freimachen der Bahn und mit Beleuchtungsmitteln ausgerüstet; an Rettungsmitteln sind vorhanden: ein kleiner Rettungskasten, eine Tragbahre mit Zubehör an der Decke, eine Leiter von 4 m Länge an einer Langseite und eine Leiter von 7 m Länge auf dem Dach des Wagens.

9. Bei Neu- und Umbauten von mittleren und größeren Bahnhöfen sollen eigene Zimmer, sogenannte „Rettungszimmer“ vorgesehen werden, in denen erkrankten oder verletzten Reisenden und Bediensteten, besonders auch geisteskranken Personen vor Ueberführung in ihre Wohnung oder in ein Krankenhaus Unterkunft gewährt und die erste Hilfe ge-

leistet werden kann. Tote dürfen in das Rettungszimmer nicht verbracht werden. In dem Rettungszimmer soll der Rettungskasten und die Tragbahre untergebracht werden.

II. Vorbereitende Maßnahmen.

Es wurden soviel wie möglich Bahnbeamte in der ersten Hülfe unterrichtet.

Das „Personal für die Hülfszüge“ wird aus den durch den Bahnarzt in der ersten Hülfeleistung Ausgebildeten von der Maschineninspektion, der der Hülfszug unterstellt ist, ein für allemal bestimmt, und besteht fast nur aus Werkstättenarbeitern, die so ausgesucht werden, daß sie zu jeder Stunde des Tages oder der Nacht erreichbar und in kürzester Zeit abfahrbereit sind; aus dieser Gruppe sind drei bis fünf geeignete Leute besonders für die Bedienung des Arztwagens bestimmt. Dazu werden noch Maßnahmen getroffen, daß die Sanitätskolonnen herbeigezogen werden können. Als Entgelt werden ihnen die neuen Wagen für ihre Übungen zur Verfügung gestellt.

Schweizerischer Militärsanitätsverein. Sektion Degersheim.

Nachdem wir mit den ostschweizerischen Sektionen in der Angelegenheit „Bundeskarten“ Rücksprache gehalten, gestatten wir uns nochmals öffentlich an unsern Zentralvorstand die Fragen zu richten:

1. Was für Gründe liegen vor, daß der Zentralvorstand 9000 Karten übernahm?
2. Wo ist ein Besluß, die Sektionen seien verpflichtet, sich am Kartenverkauf zu betätigen?
3. Aus welchen Gründen glaubt der Zentralvorstand das Recht zu haben, diejenigen Sektionen, die die Annahme der Karten verweigert haben, mit dem Betrage der nicht verkauften Karten zu belaufen und zwar im Sinne, denselben von der nächsten Bundesubvention in Abzug zu bringen?

Wir sind nun in Erwartung, der Zentralvorstand werde diese von uns mit Recht gestellten Fragen gütigst beantworten.

Namens der Sektion Degersheim,
Der Vorstand.