

Die erste Hülfeleistung bei Eisenbahnkatastrophen [Schluss]

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes**

Band (Jahr): **10 (1902)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-553794>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Das Rote Kreuz

Abonnement:

Für die Schweiz . . . jährlich 3 Fr. —.
 Für das Ausland . . . jährlich 4 Fr. —.
 Preis der einzelnen Nummer 30 Cts.



Insertionspreis:

(per ein haltige Petitzeile):
 Für die Schweiz 30 Ct.
 Für das Ausland 40 "
Reklamen:
 1 Fr. — per Redaktionszeile.

Offizielles Organ und Eigentum
 des Schweiz. Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militär-sanitätsvereins
 und des schweizerischen Samariterbundes.

Korrespondenzblatt für Krankenvereine und Krankenmobilenmagazine.

Er erscheint am 1. und 15. jeden Monats.

Redaktion: Schweizerisches Centralsekretariat für freiwilligen Sanitätsdienst (Dr. W. Sahli), Bern.
 Alle die Administration betreffenden Mitteilungen, Abonnemente, Reklamationen zc. sind zu richten an
 Hrn. Louis Cramer, Plattenstraße 28, Zürich V.

Annoncen nehmen entgegen die Administration in Zürich und die Buchdruckerei Schüler & Cie. in Biel.

Inhalt: Die erste Hülfeleistung bei Eisenbahnkatastrophen (Schluß). — Rechenschaftsbericht der Bayer. Landeshilfsvereins vom Roten Kreuz pro 1900. — Aus den Jahresberichten der Sektionen des Schweiz. Mil.-San.-Vereins. — Aus den Vereinen. — Schweiz. Mil.-San.-Verein: Berichtigung. — Büchertisch. — Anzeigen.

Die erste Hülfeleistung bei Eisenbahnkatastrophen.

(Schluß.)

Nach den Erfahrungen, welche das Altenbeckener Ereignis bei mir gezeitigt hat, möchte ich für ähnliche Fälle folgende Vorkehrungen und Einrichtungen als erstrebenswert hervorheben:

1. Auf allen größeren Stationen sollten 15—20, auf kleinen Bahnhöfen wenigstens 3—4 warme wollene Decken vorrätig sein. Sie sind im Sommer und im Winter vollends unentbehrlich. Blutungen und elende Herztätigkeit, letztere bei Eisenbahnunfällen auch ohne Beschädigung eine häufige Erscheinung, lassen selbst bei hoher Temperatur die Verletzten frieren. Gesellt sich, wie in unserm Falle, dauernde Abkühlung hinzu, so kann geradezu das Leben bedroht werden.

2. Ein Korb mit gutem Cognac, Portwein oder Sherry und zwei bis drei Flaschen Champagner müßte dem Sanitätszuge beigegeben werden. Hoffmannstropfen, die in den Rettungskästen vorhanden sind, leisten bei schwerem Kollaps kaum so viel wie ein Glas Champagner, bei schwerstem ist er sehr wohl neben Ather-Injektionen zu gebrauchen.

3. Unerläßlich erscheinen mir einige Tische: a) ein Tisch zur übersichtlichen Anordnung des Verbandzeuges; b) für Unglücksfälle größeren Stiles wenigstens zwei Tische von 170 bis 180 cm Länge und 60—70 cm Breite, ungestrichen, aus Tannenholz, mit festen Füßen. Zu jedem Tische gehört eine Nackenrolle. So könnte man weit sauberer als auf dem Fußboden verbinden und vor allen Dingen viel sicherer und darum schonender für die Verletzten. Es ist klar, daß in derart gezwungener und unbequemer Haltung, wie sie uns durch die Umstände aufgedrängt war, die Zuverlässigkeit der Assistenz leiden muß und daß auch der verbindende Arzt nicht mit der wünschenswerten Präzision arbeitet. Er ermüdet dabei, ältere und korpulente Kollegen würden die Stellung überhaupt nicht ertragen. Den Schaden von alledem hat aber der Verwundete und bei ungenügender Fixierung gebrochener Extremitäten leidet er nutzlos erhöhte Schmerzen. Die geforderten Tische sollten auf allen größeren Stationen bereit gehalten und im Bedarfsfalle mit zur Stelle geschafft werden. Auch einige Schemel, auf die man Gefäße mit Desinfektionsflüssigkeit neben den Operationstisch stellen könnte, wären angebracht. Zuletzt sollte ein großes Emailgefäß da sein, in welchem abgekochtes Wasser von der Lokomotive herangeholt würde.

4. Ganz unerlässlich sind Bahren von einer Breite, die das Passieren der Wagenthüren mit Leichtigkeit gestattet. Sie sollten — vergl. 5 — Ringe und Riemen zum Aufhängen haben und es müßten mindestens 15 solcher Tragen im Sanitätszuge mitgenommen werden. Jeder Verbundene bleibt definitiv bis zur Ablieferung im Krankenhause auf seiner Bahre. Alles unnötige Umlagern ist streng zu vermeiden.

5. Ein helles, hinreichend geräumiges und im Winter heizbares Verbandlokal und weite Räume zur Unterbringung der Verbundenen ließen sich vielleicht so gewinnen: Zwei bis drei Kolliwagen werden im Sanitätszuge mitgenommen. Wenigstens derjenige Wagen, welcher als Operationsraum dienen soll, muß mit zwei genügend großen Fenstern versehen sein. Im Winter wäre ein transportabler kleiner Ofen in jedem Wagen aufzustellen. Durch die Schiebethüren der Kollis lassen sich auch die breitesten Tragen und Krankenkörbe einbringen. Unter der Decke mögen sich Haken befinden, in welchen die Bahren aufgehängt werden können. So böte derselbe Wagen Platz für eine größere Anzahl Vermundeter, und die am schwersten Verlegten würden auf den schwebenden Bahren vor allen Erschütterungen bewahrt. Ließen sich Kolliwagen so konstruieren, daß sich auch an den Stirnseiten Thüren und Plattformen befänden, so wäre dies insofern praktisch, als die Verlegten aus dem Verbandraum über die Plattform in die Krankewagen transportiert würden, ohne daß man sie wieder ausladen und über den Bahnkörper dahin bringen müßte. Hierbei sind die Bahren stark zu senken, der Kranke rutscht leicht und muß wieder zurechtgelegt werden. Das verursacht ihm Schmerzen, die sich am Ende doch ersparen lassen. Derselbe Uebelstand ergibt sich beim Einheben der Bahre vom Bahnkörper aus in die Wagen. Jedenfalls sind Kollis mit nur an den Längsseiten befindlichen Thüren Wagen IV. Klasse mit solchen an der Stirnwand vorzuziehen. Denn diese Thüren sind für nicht abgepaßte Bahren einerseits zu schmal, andererseits bedingt das Überheben über die Plattform vom Bahnkörper aus zu ausgiebige Bewegungen und dadurch Lageveränderungen der Vermundeten, die nicht erwünscht sein können. Unumgänglich notwendig sind aber, ich wiederhole das mit Betonung, in dem als Operationswagen dienenden Kolli zwei Fenster; denn ohne ausreichendes Licht kann der Arzt nicht arbeiten, die künstliche Beleuchtung soll am Tage wenigstens unterbleiben und die Thüren müssen im Winter zu schließen sein, damit der Wagen erwärmt werden kann. Dadurch wird den Ärzten ihre Thätigkeit erleichtert, sie wickelt sich schneller ab, als wenn man mit halb oder ganz erstarrten Händen, noch dazu unsicher operieren muß. Das „cito, tuto et jucunde“ (schnell, sicher und angenehm) kommt in erster Linie den Leidenden zugute, die um so rascher den Krankenhäusern zugeführt werden können. Ihnen die stundenlang währenden Qualen des Frostes und seiner schädlichen Folgen zu ersparen, wird eine der Hauptaufgaben sein müssen, auf welche sich das Augenmerk der Bahnverwaltung vornehmlich zu richten hat, wenn sich wiederum eine ähnliche Katastrophe im Winter bei strenger Kälte auf freier Strecke ereignen sollte. Quod dii bene vertant!

Im Anschluß an die vorstehenden Ausführungen des Hrn. Dr. Max Baruch richtet die Redaktion der „Dtsch. Zeitschr. f. Sam. u. Rettungswesen“ die Aufmerksamkeit der Leser noch auf einen anderen Artikel, der in der „Ärztlichen Sachverständigen Ztg.“ (1902, Nr. 1) erschienen ist. Darin bespricht der Geh. Sanitätsrat Dr. Brähler Berlin den „Eisenbahnunfall im Lichte der Verkehrshygiene“ und kommt zu dem Ergebnis, daß nach der Statistik die Mehrzahl der Eisenbahnunfälle durch menschliche Fehler hervorgerufen werden. Er fordert deshalb in erster Linie, daß jeden Zug eine Art Sicherheitsbeamter begleiten sollte, dem die Fürsorge für das Ergreifen der nötigen Sicherheitsmaßregeln bei Unfällen, sowie die schleunige Herbeirufung der nötigen Hilfe, die Beschaffung der in den Zügen befindlichen Rettungskästen u. s. w. obliegen müßte. Leute, die in der Armee als Lazarettgehülfen gedient hätten, wären hiefür besonders geeignet.

Um aber die menschlichen Fehler als Ursachen der Eisenbahnunfälle nach Möglichkeit auszuschalten, muß die Hauptforae für die Bahnverwaltungen die Beschaffung eines Eisenbahnpersonals sein, das seiner schweren Verantwortung auch in jeder Beziehung gewachsen ist. Dies zu erreichen, erachtet Geheimrat Brähler die folgenden drei Forderungen für unerlässlich:

1. Anstellung von kerngesundem, durch ein geschultes, bahnärztliches Personal untersuchten Betriebsbeamten;
2. fortlaufende ärztliche Beobachtung der Betriebsbeamten und Durchführung aller Maßnahmen zur Gesunderhaltung und Erhöhung der Widerstandskraft derselben;

3. rechtzeitige Pensionierung, sobald der Beamte nicht mehr imstande ist, die Verantwortung für seinen Dienstzweig zu tragen.

So weit die Bemerkungen der ärztlichen Berichterstatter, und nun mögen noch die Betrachtungen folgen, die ein nichtärztlicher Vertreter der freiwilligen Hilfe, Hr. Otfried Hammeran, Kolonnenführer der Sanitätskolonne Frankfurt a/M., in der gleichen Zeitschrift über die erste Hülfeleistung bei Eisenbahnkatastrophen anstellt. Hr. Hammeran schreibt:

Die letzten großen Eisenbahnunfälle bei Hegne, Heidelberg, Offenbach, Köln und jetzt wieder bei Neuenbecken lassen nach den Zeitungsberichten sämtlich erkennen, daß die zuerst vorhandenen Hilfskräfte, denen doch stets die Hauptrettungsarbeiten zufallen, mangels genügender Rettungswerkzeuge die bedauernswerten Opfer zum Teil untkommen sehen mußten, weil die verunglückten Passagiere aus den Wagentrümmern nicht ohne Zuhülfenahme von Beilen, Sägen, Äxten u. s. w. befreit werden konnten.

Wer wie Schreiber dieses selbst in der Lage war, einen dieser Eisenbahnunfälle mitmachen zu müssen, um nachher bei den Rettungsarbeiten schwerverletzte, unter den Trümmern eingeklemmte Mitpassagiere mangels jeglichen Werkzeuges nicht befreien zu können, der wird das Mitführen geeigneter Werkzeuge in jedem Passagiere befördernden Zuge für unbedingt notwendig erachten. In geübter Hand, und eine solche wird sich wohl unter dem Personal und Passagieren eines jeden Zuges finden, genügt eine kräftige Axt, ein doppelseitiges Handbeil, ein Fuchsschwanz und ein langes, kräftiges Stemmeisen für die meisten Fälle. Die Beschaffungskosten dürften einerseits nicht unerschwinglich, andererseits die Frage ihrer Mitführung im Zuge nicht unlösbar sein. Speziell in den großen D Wagen mit ihren ungenügenden Ausgängen, welche ein Entleeren des Wagens zu einem sehr zeitraubenden Manöver machen, müßte schon durch Anbringung von Handbeilen, kurzen starken Tauen und Aussteigevorrichtungen aus den Fenstern, sowie durch Aufstellung der zur Unterdrückung kleiner Brände ganz vorzüglich geeigneten Handfeuerlöschern für die erste Selbsthilfe gesorgt sein.

Sonderbar mutet es uns an, daß für öffentliche Gebäude u. s. w. die weitestgehenden Rettungs- und Sicherheitsvorkehrungen vorgeschrieben sind, während für den eine viel größere Gefahrziffer aufweisenden Zugverkehr kaum hiefür gesorgt wird. Ein dankbares Feld steht hier noch allen denen offen, welche zur Besserung der bestehenden Verhältnisse beitragen wollen, sei es durch Konstruktion neuer Rettungsvorrichtungen oder durch Verbesserung der bereits vorhandenen. Denn darüber wollen wir uns klar sein, daß in Berücksichtigung des gewaltigen Verkehrs für derartige Rettungsvorkehrungen noch herzlich wenig geschehen ist und man im Grunde bei einer jeden derartigen Katastrophe froh sein muß, daß es nicht noch schlimmer abgegangen ist. Wenn auch die Einführung sogenannter Pufferwagen und dergl. zur Abschwächung von Zusammenstößen u. s. w. wegen der erheblichen Kosten, die deren Einführung mit sich ziehen würde, auf lange Zeit ein frommer Wunsch bleiben dürfte, so darf andererseits dem gegenüber die Mitführung der im Vorgehenden genannten Werkzeuge, eines entsprechend eingerichteten Verbandkastens und der sonstigen Vorkehrungen an dem Kostenpunkte nicht scheitern, wenn man berücksichtigt, welche Opfer der Bahnverwaltung andererseits durch Tötung und Verstümmelung von Passagieren, die bei Vorhandensein geeigneter Hilfsvorrichtungen vielleicht am Leben geblieben wären, erwachsen.

Die Zugverbandkästen sind teilweise noch lange nicht in dem Maße mit Verbandmitteln versehen, wie es bei der oftmals großen Zahl von beförderten Passagieren der Fall sein sollte. Die Technik der Verbandstoffherrichtung ist heute schon so weit gediehen, daß sich bei nur etwas praktischer Anordnung in demselben Raume, welcher früher für etwa ein Duzend Verbände erforderlich war, heute die zweifache Zahl unterbringen läßt. Vor allem Sorge man für die Mitführung hinreichend großer, gesondert verpackter Einzelverbände! Dagegen können manche Heilmittel, deren Beschaffung noch in der Apotheke der nächsten Station Zeit genug hat, fortfallen, während an Kleiderscheren, Verbandschlüsseln, Schienen, Unterbindungsschläuchen u. s. w. nicht Vorrat genug sein kann. Ebenso muß für Mitführung von Wasser im Zuge gesorgt sein, ein kleiner Behälter hiefür wird sich ebenfalls noch unterbringen lassen.

Durch Plakate in den einzelnen Wagenabteilungen soll auf das im Zuge vorhandene Material und dessen Standort hingewiesen werden und außerdem gebe man ganz kurze Verhaltensmaßregeln bei Zusammenstößen, Entgleisungen und dergl. mehr. Der die Rettungsgeräte und Verbandkästen enthaltende Raum des Packwagens soll auch von außen für jedermann zugänglich gemacht und die Thüren mit rotem Kreuze auf weißem Felde und der Auf-

schrift „Rettungsgeräte“ bezeichnet werden. Einige Jackeln und Windlaternen dürfen ebenfalls nicht fehlen. Sämtliche Rettungsgeräte sind mit hellfarbigem Anstriche, um sie auch in der Dunkelheit zu finden, zu versehen. Die Passagiere werden sich so mit den Einrichtungen vertraut machen und wissen sich ihrer dann im Bedarfsfalle, sofern nur einige besonnene Köpfe darunter sind, auch entsprechend zu bedienen.



Rechenschaftsbericht des Bayer. Landeshilfsvereins vom Roten Kreuz pro 1900.

Dem „Deutschen Kolonnenführer“ entnehmen wir folgenden Auszug aus dem obigen Jahresbericht, der einen Einblick gibt in das besonders in Bayern wohlausgebaute Sanitätskolonnenwesen“.

Dem soeben herausgegebenen Rechenschaftsberichte ist zu entnehmen, daß zur Zeit 89 Kolonnen mit einer Kopfstärke von 4145 Mann bestehen. Davon sind 3603 Freiwillige am 1. April 1901 genügend ausgebildet und verfügbar. Von diesen haben sich 963 Mann zur Verwendung auf dem Kriegsschauplatz als Etappenpersonal, 544 Mann für den Bahnbegleitdienst im Inlande und 2096 Freiwillige lediglich für den Lokaldienst bereit erklärt. Im Bereiche des I. Armeecorps stehen 28 Kolonnen mit 1267 Freiwilligen, in jenem des II. Armeecorps 22 Kolonnen mit 1062 Freiwilligen und in jenem des III. Armeecorps 39 Kolonnen mit 1816 Freiwilligen. Für den Dienst auf dem Kriegsschauplatz sind zunächst planmäßig bereitgestellt: 5 mobile Transport- und 5 mobile Begleitzüge, deren Bekleidung, Ausrüstung u. v. völlig bereitliegt. Zur Reserve sind 3 mobile Transport- und 2 mobile Begleitzüge vorgesehen; auch für diese Züge ist die Bekleidung und Mannschaftsausrüstung völlig beschafft, desgleichen die Fahrzeuge mit Ausrüstung. Vom 28. Mobilmachungstage ab werden weitere 6 mobile Begleit-Halbzüge bereitgestellt; für Ersatz, Verstärkung, Neuformationen stehen vom 30. Mobilmachungstage 300 ausgebildete Feld- und Ersatzmannschaften zur Verfügung. Für den Dienst im Inlande kann beim Begleitdienst (Bahntransport) auf 500 Freiwillige gerechnet werden und sind zunächst 7 interne Begleit- und 3 interne Begleithalbzüge für alsbaldige Verwendung designiert. Für den Lokaldienst in den Korpsbezirken sind ca. 2000 Freiwillige ausgebildet und verfügbar; dem internen Krankentransport können 16 Krankentransportwagen (R. 78) beigegeben werden; für den Festungslokaldienst sind ca. 90 Mann verwendbar.

Interessant dürften auch nachstehende, anderweitig entnommene Daten sein: Die Bekleidung eines Freiwilligen kommt den Landeshilfsverein auf 104 Mk. zu stehen, die Ausrüstung auf 50 Mk. Ein mobiler Transportzug erfordert einen Aufwand für Bekleidung von 3570 Mk., für Ausrüstung 1680 Mk., im ganzen also ein Transportzug 5250 Mk. Für Fahrzeuge der 8 mobilen Transportzüge hat der Landeshilfsverein 96,000 Mk. aufgewendet. Die mobilen Begleitzüge erfordern pro Zug einen Aufwand von 3150 Mk. für Bekleidung, 1380 Mk. für Ausrüstung, im ganzen wurden für 8 solche Züge 42,400 Mk. verausgabt. Die Bereitstellung der gesamten Bekleidung und Ausrüstung erforderte für die mobilen Züge einen Aufwand von 149,000 Mk.



Aus den Jahresberichten der Sektionen des Schweiz. Mil.=San.=Vereins.

Narau und Umgebung. — Mitgliederbestand Ende 1901: 27 Aktive, 5 Passive, 2 Ehrenmitglieder. Zunahme: 3 Aktive und 3 Passive. Sämtliche Aktivmitglieder gehören der Sanitätsstruppe an. Kassarechnung: Saldo pro 1900: 28 Fr., Einnahmen 67 Fr. 15, Ausgaben 64 Fr. 80; Aktivsaldo Ende 1901: 30 Fr. 65. Der Verein hielt 3 Übungen und 4 Versammlungen ab und konnte seinen 20jährigen Bestand feiern.

Amriswil. — Mitgliederbestand Ende 1901: 14 Aktive, 14 Passive. Zunahme: 1 Aktiv-, 8 Passivmitglieder. Von den Aktivmitgliedern gehören an: 5 der Sanitäts-Truppe Auszug und Landwehr, 3 der Landsturmsanität, 6 anderen Truppengattungen. Kassa-