

Über Sanitätsdienst bei Unfällen und plötzlichen Erkrankungen im Eisenbahnbetrieb [Fortsetzung]

Autor(en): **Schlegel**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14 (1906)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-545459>

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

Schweizerische Monatschrift

für

Samariterwesen, Krankenpflege und Volksgesundheitspflege.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite		Seite
Ueber Sanitätsdienst bei Unfällen und plötzlichen Erkrankungen im Eisenbahnbetrieb (Fortf.)	121	Ein Hüttenbau	137
Der Schlagfluß	125	Durch das Rote Kreuz im Jahre 1906 subventionierte Kurse	139
Aus dem Vereinsleben: Samariterverein Auzerjühl, Samariterverein Luzern, Nickenbach, Rheineck, Samaritervereinigung Zürich	128	Delegiertenversammlung des schweiz. Militär-sanitätsvereins	141
Delegiertenversammlung des schweiz. Zentralvereins vom Roten Kreuz	132	Schweizerischer Samariterbund, Delegiertenversammlung	142
Warum müssen Krankenpflegepersonen verschwiegen 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.

(Fortsetzung.)

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

Zur Hilfe 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 Ärzte und Kolonnenmitglieder alarmiert, der Rettungszug je nach Bedarf zusammengestellt, mit dem nötigen Material beladen und abgelassen, sobald eine genügend erscheinende Zahl von Ärzten und Sanitätsmannschaften zur Stelle ist. Der von der Unfallstelle zurückkehrende Hilfszug kann direkt nach dem städtischen Krankenhause 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, Reservewasserkasten, Kohlenkasten, eine kleinere Dampfmaschine von 10 Pferdekraften, 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 Hebekran von 5000 kg Tragfähigkeit.

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

Dann kommt ein leerer Gepäckwagen als Obdach bei kaltem oder schlechtem Wetter für die bei den Hilfsarbeiten 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 Ärzte, welche zur Ueberwachung 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 Verwundetentransport und übrigen notwendigen Gegenständen beladen und während der Hinfahrt eingerichtet.

In den letzten Jahren sind noch eigene Arztwagen eingeführt worden, fahrende Verbandplätze, worin die Ärzte bei der Hinfahrt alles zur Hilfe 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 Kisten, Instrumente, Koch- und Sterilisationsapparat, Wasservorrat, einen Operationstisch u. und kann leicht durch Umbau eines ältern III. Kl.-Wagens gewonnen werden.

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

Zur Vorbereitung für den Hilfsdienst gehören auch noch alle Reglemente und Vorschriften für den Dienst bei größeren Unfällen, sowie eine gedruckte Anleitung für die erste Hilfe 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 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 Eisenbahnbediensteten so ziemlich gleich geblieben, wohl als Ausdruck dafür, daß einerseits der Eisenbahndienst eben an und für sich stets gefahrvoll 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 Verletzungen 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 strikte 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 Ueberanstrengungen 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.

Anderer Unfälle können entstehen durch Mängel der Betriebsmittel. Es ist klar, daß überall nur das beste Material gut genug ist, daß überall die neuesten Errungenschaften und Erfindungen nutzbar gemacht werden müssen für den Bau und für den Betrieb. Dazu gehört Anschaffung der elektrischen Apparate für Streckensicherung u. c. Bei der Zugskomposition kann durch Einschleichen eines Schutzwagens (Pack- 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 orientierende Arbeit über die Vorkehrungen für Sanitätshilfe auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz, wurde vom Zentralsekretär des Roten Kreuzes, Herrn Oberstl. 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 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 Einzelfällen,
- III. " " Massenunglück,

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 Krankenvagen zum Teil mit Zellen, sonst werden Kranke in Coupés I., II. und III. Klasse befördert oder in Gepäck- und Güterwagen. Krankenvagen mit Zellen besitzen die Bundesbahnen 5, stationiert in Bern, Olten, Zürich und Ekweilen. 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. Geistesranke können entweder in den Zellen der Krankenvagen oder in geschlossenen Abteilungen von Personenwagen 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 Ets., in Gepäck- oder Güterwagen 25 Ets. pro km, Arme die Hälfte, dazu eine fixe Taxe von 1 Fr. Der Wärter hat die Hinfahrt frei. Höhere Klassen sind entsprechend teuer: 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 Krankenfahrstühle vorhanden. In Landquart hält die Rhätische Bahn Krankenfahrstühle zur Verfügung. Anderwärts werden Krankenvagen und Tragkörbe im Bedarfs-

fallte 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.

Ferner 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 Brunnlen 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, Britsche, 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 Hilfskasse 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 u., 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 Cenerelinie, 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. In Kreise II der S. B. B. sind seit einer Reihe von Jahren in Basel, Olten, Luzern und Narau 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 Eschmarchschen 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 Instruktionkurse 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 Hilfeleistung 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 Weg 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 Hilfe 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 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 Hilfeleistung 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 Hilfeleistung 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.

Von Dr. E. K. in K.

Ältere 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.

Ueber 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 (verfaltten), teils vielfach