

Der Rettungsdienst auf den Badischen Staatseisenbahnen

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): **20 (1912)**

Heft 24

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-548037>

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.

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 entnehmten.

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

Die Badische Verwaltung stimmte der Ansicht ihrer Sachverständigen bei, das 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 Tragbahren 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 Hülfsleistung 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 Beseitigung allernächster 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 hinterstellt.

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

4. Die „großen Rettungskästen“ befähigen einen Arzt, die zur Beseitigung drohender Lebensgefahr nötigen Einrichtungen vorzunehmen, die dazu nötigen Operationen geordnet ausführen und Verletzte für den Transport sachgemäß lagern zu können. Sie sind auf 45 größeren Stationen hinterstellt.

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

5. Die „Tragbahren“ (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 Verletzung durch einen Eisenbahnunfall verursacht wurde, und auf 16 Stationen sind „Fahrstühle“ 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 Bindestrieken, die jetzt im Aufbewahrungsraume 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 Begräbung der Trümmer und Freilegung der gesperrten Geleise, 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 Arzttwagen 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 „Arzttwagen“ enthält zwei von den Vorplätzen aus zugängliche Abteilungen (Arzt- und Liegeraum) und ist mit acht auf federnden 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 Desinfektionstische, Schränke für Instrumente, Verband- und Arzneimittel und Geräte. Die innere Einrichtung des Arztraumes ist nun derartig, daß jedem Arzte, mag er dem wissenschaftlichen Grundjage der Asepsis oder Antiseptis huldigen, zur Betätigung seiner Anschauung freie Hand gelassen werden soll. Demgemäß befinden sich neben dem gewöhnlichen Waschtische, 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 Kniegeregulierung 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 Aufsichtsraum) und einem Abort mit Wasserpülung. 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 Hilfe unterrichtet.

Das „Personal für die Hilfszüge“ wird aus den durch den Bahnarzt in der ersten Hilfeleistung Ausgebildeten von der Maschineninspektion, der der Hilfszug 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 Militär-sanitätsverein. Sektion Degersheim.

Nachdem wir mit den ostschweizerischen Sektionen in der Angelegenheit „Bundesfeierkarten“ 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 Beschluß, 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 belasten 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.
