

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: 11 (1903)

Heft: 1

Artikel: Vom Rettungswesen bei den deutschen Eisenbahnen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-545277>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.03.2025

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

Karbonsäure ist innerlich genommen ein heftiges Gift und eine zeitlang waren infolge der allgemeinen Verbreitung dieses Mittels die Vergiftungen mit Karbol außerordentlich häufig. Aber auch bei äußerlicher Anwendung hat es seine großen Gefahren; in stärkeren Lösungen (5 %) oder bei längerer Anwendung verursacht es nicht selten „kalten Brand“ und in sehr vielen Spitälern hat man schon Finger und Zehen abnehmen müssen, die nicht durch Infektion, sondern durch unverständige, von Laien verordnete Karbolbehandlung brandig geworden waren. Mehrere der Beispiele von unzweckmäßiger Hülfsleistung bei Unfällen, mit denen einzelne Ärzte auch jetzt noch gegen das Samariterwesen krebzen gehen, gehören hieher. Das Lyfol ist weniger giftig, hat aber auch seine Gefahren, und das Sublimat, eines der fürchterlichsten Gifte, das wir kennen, hat schon zahlreiche Todesfälle bei innerlichem und äußerlichem Gebrauche zur Folge gehabt. Auch das Jodoform ist gefährlich, sobald mehr als ganz kleine Mengen zur Anwendung gelangen, und nicht selten sind die Leute, die schon gegen die kleinsten Mengen Jodoform außerordentlich empfindlich sind. In Laienhänden bilden alle antiseptischen Mittel, die jetzt im Publikum so sehr verbreitet sind, eine große Gefahr; häufig gleichen sie dem Stein, mit dem in der Fabel der zahme Bär dem schlafenden Einsiedler die Fliegen abwehren wollte und statt dessen den Schädel zertrümmerte. (Schluß folgt.)

Vom Rettungswesen bei den deutschen Eisenbahnen.

Welche Wichtigkeit den Maßregeln für den Sanitätsdienst bei Eisenbahnunfällen in Deutschland beigemessen wird, ist aus den folgenden Mitteilungen ersichtlich.

Die für das Rettungswesen auf den preussischen Eisenbahnen im Oktober dieses Jahres in Kraft getretenen neuen Vorschriften über die Verwendung von Hülfszügen z. B. schreiben mindestens zwei unvermutete Alarmierungen im Jahre vor, darunter eine zur Nachtzeit, welche durch die Eisenbahndirektionen veranlaßt werden. Der Hülfszug hat, vorausgesetzt, daß vorschriftsgemäß signalisiert werden kann, eine Geschwindigkeit von 75 Kilometer in der Stunde anzuwenden, andernfalls nur 30 Kilometer. Der Hülfszug muß am Tage innerhalb 30 und in der Nacht innerhalb 45 Minuten nach Eintreffen der ersten Unfallmeldung von der Abgangsstation abgelassen werden. Diese Zeiten müssen auch bei den Alarmierungen innegehalten werden. Tritt eine Verzögerung hierbei ein, so ist sie zu begründen und Abhülfe für kommende Fälle zu schaffen.

Probealarmierung im preussischen Eisenbahnerrettungsdienst. Die neue Organisation des Rettungswesens auf den preussischen Eisenbahnen ist kürzlich im Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin zum ersten Male versuchsweise erprobt worden. Ganz unerwartet traf an einem Vormittag der Eisenbahnpräsident Kranold in Begleitung des Regierungsrats Bachmann in Spandau ein und ließ von hier aus den auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin stationierten Rettungszug alarmieren, unter der Annahme, daß bei Spandau zwei Züge zusammengestoßen wären, wobei Menschen verunglückt seien und bedeutender Materialschaden in Verbindung mit Verkehrsstörung verursacht sei. Während vom Spandauer Bahnhof selbst eine Hülfslokomotive mit einem Arbeitswagen, der mit Mannschaften besetzt und mit dem für solchen Unfall benötigten Handwerkszeug ausgerüstet war, nach der Unfallstelle entsandt wurde, setzte sich von Berlin aus der Rettungszug in Bewegung. Dieser traf genau 25 Minuten nach der Alarmierung auf der vermeintlichen Unfallstelle ein. Es war eine Maschine mit einem Arzt und einem Gerätewagen, beide mit dem Roten Kreuz versehen; zwei Ärzte und geeignete Hülfsmannschaften befanden sich im Zuge. Der Arztwagen bot im Innern den Anblick eines Lazarets. Er enthielt mehrere Betten, einen Operationstisch, medizinische Instrumente, Verbandzeug, eine Wasch- und Spülanlage für warmes und kaltes Wasser, auch einen Eisbehälter. Der Eisenbahnpräsident unterzog mit seinem Begleiter sämtliche Einrichtungen des Rettungszuges einer eingehenden Besichtigung und prüfte das Begleitpersonal in den ihm bei Unfällen obliegenden Aufgaben und Verrichtungen. Diese Neuerung ist jetzt auf allen Stationen der preussischen Staatseisenbahnen, die als Standorte solcher Rettungs- oder Hülfszüge bestimmt worden sind, durchgeführt. Zur Prüfung der Bereitschaft sollen öfters solche probeweise Alarmierungen stattfinden.

Rettungswesen auf den bairischen Staatseisenbahnen. Aus Anlaß des letzten deutschen Bahnärztetages in München hatte, nicht nur die kgl. preuß. Eisenbahndirektion Berlin einen neuen Rettungs- und Arztwagen nach München befördert, sondern es hatte auch die Generaldirektion der kgl. bairischen Staatsbahnen einen ihrer Rettungswagen ausgestellt. Solche Rettungswagen sind in Baiern in München, Augsburg, Bamberg, Ingolstadt, Kempten, Nürnberg, Regensburg, Rosenheim, Weiden und Würzburg hinterstellt. Jeder dieser Wagen ist für den Transport von 10 Verletzten eingerichtet und mit 10 Tragbahren ausgestattet, welche auf besonderen Ständern mit Grund'scher Federanordnung an beiden Längswänden in zwei Reihen übereinander aufgestellt sind. Die Wagen haben Ofenheizung, Gasbeleuchtungseinrichtung, Eiskasten, Toilette und eine große Anzahl praktischer Einrichtungsgegenstände zur Pflege der Verwundeten, ärztliche Instrumente u. s. w., auch werden stets Erfrischungen (Cognac, Wein, Fleischextrakt, Schokolade) mitgeführt.

Rettungswesen im württembergischen Eisenbahndienst. Von der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen wird nach neuerlichen Mitteilungen beabsichtigt, sämtliche Bahnstationen mit sog. Rettungskästen auszustatten. Auf denjenigen Stationen, an welchen Bahnärzte ihren Sitz haben, sollen große Rettungskästen, welche im wesentlichen den bisher schon vorhandenen entsprechen, auf allen übrigen Stationen kleinere Kästen, welche das Notwendigste für die erste Hülfeleistung enthalten, aufgestellt werden. Ferner sollen auf den Stationen der Bahnarztliche Krankentragbahren hinterstellt werden. Außerdem ist ins Auge gefaßt, sämtliche Züge, bezw. Zugführer mit dem erforderlichen Material zur ersten Hülfeleistung auszurüsten. Die volle Durchführung des Planes ist in der Statsperiode 1903 und 1904 in Aussicht genommen. Mit den bis jetzt angeschafften Rettungskästen werden zunächst sämtliche Bahnstationen erster, zweiter und dritter Klasse ausgestattet. Insoweit nicht für alle Stationen mit dem Sitz von Bahnärzten große Rettungskästen vorhanden sind, werden kleinere gegen spätere Auswechslung abgegeben. Die neu beschafften Kästen nebst den Tragbahren werden den Dienststellen demnächst durch die Inventarverwaltung zugehen. Jedem Kasten liegen zwei Gebrauchsanweisungen und ein Samariterbüchlein bei. Ferner wird zur Durchführung einer geeigneten Ausbildung des Personals in der ersten Hülfeleistung bei Unglücksfällen durch die Bahnärzte ein regelmäßiger Samariterunterricht eingeführt. An dem Unterricht haben geeignete Beamte und Unterbeamte, sowohl vom Stations- als Fahr- und Bahnunterhaltungsdienst, sowie auch einige Arbeiter teilzunehmen.

Bacillenfurcht und ihre Berechtigung.

Von Dr. J. Weigl, München.

Die wissenschaftliche Lehre, daß alle schweren Krankheiten durch Bakterien, kleinste pflanzliche Lebewesen, verursacht werden, ist heute längst Gemeingut aller gebildeten Kreise geworden. Damit konnte es aber nicht ausbleiben, daß sich zugleich eine gewisse Bakterienfurcht geltend machte, um so mehr als durch Publikationen von unberufener Seite, welche teils auf Unwissenheit der Verfasser, teils jedoch direkt auf unlautere Motive, wie Reklame für irgend ein Mittel, zurückzuführen sind, diese Furcht künstlich gesteigert wurde. Es war deshalb immer das Ziel der Fachleute, jener übertriebenen Bacillenangst durch Aufklärung über das Leben und Treiben der Bakterien entgegenzuarbeiten und auf eine verständige Abwehr dieser kleinsten Feinde des Menschen aufmerksam zu machen. Derartige Bestrebungen wurden vorteilhaft unterstützt durch die großartigen Erfolge, welche die praktische Hygiene (Gesundheitspflege) in den letzten Dezennien aufzuweisen hatte. Diese Wissenschaft erkennt ja ein Hauptziel darin, die krankheitserregenden Bakterien auf allen Linien energisch zu bekämpfen. Ihre schönste Errungenschaft ist denn auch, daß die gefährlichsten Krankheiten ersichtlich eingedämmt wurden. Städte, welche früher alljährlich unter ausgedehnten Lokalepidemien des Nervenfiebers litten, sind durch rationelle Assanierungsarbeit heute typhusfrei. Während z. B. München in den 50er und 60er Jahren des abgelaufenen Jahrhunderts auf je 100,000 Einwohner 200 bis 300 Typhustodesfälle alljährlich zu verzeichnen hatte, treffen jetzt 4 bis 5 auf die gleiche Bevölkerungszahl. Auch die Malaria konnte durch die hygieinischen Maßnahmen bedeutend