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: 40 (1932)

Heft: 4

Artikel: Gesundheitliche Störungen durch das Autofahren

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-973793

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: 11.07.2025

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

1. April 1932 | Nr. 4 | 1er avril 1932
40. Jahrgang | 40e année

DAS ROTE KREUZ
LA CROIX-ROUGE

Monatsschrift des Schweizerischen Roten Kreuzes
REVUE MENSUELLE DE LA CROIX-ROUGE SUISSE

Inhaltsverzeichnis — Sommaire

	Pag.
Nationalrat Hans von Matt †	81
Gesundheitliche Störungen durch das Autofahren	81
La Cité-Vieillesse de Genève	84
Die Feldübungen des Jahres 1931	88
Un cours pour infirmières-visiteuses	92
Ne tardez pas!	95
Aus der Vergangenheit der Verwundetenfürsorge (Schluss)	95
Die Konferenz betreffend den Schutz der Zivilbevölkerung gegen den chemischen Krieg (Fortsetzung)	99
Preisausschreiben des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz in Genf	102
Schweizerischer Samariterbund (Abgabe der Henri Dunant-Medaille)	103
Alliance Suisse des Samaritains (Remise de la médaille Henri Dunant)	103
Repetitionskurse für Samariterhilfslehrer	103
Cours de répétition pour moniteurs-samaritains	103
Schweizerischer Samariterbund	104
Alliance suisse des Samaritains	104

Nationalrat Hans von Matt †

Unmittelbar vor Redaktionsschluss erhalten wir die betrübende Mitteilung, dass Herr *Nationalrat Hans von Matt*, Stans, Direktionsmitglied des Schweizerischen Roten Kreuzes, am Abend des 22. März plötzlich einem Herzschlage erlegen ist. Wir werden in nächster Nummer einen Nekrolog über den hochgeschätzten Dahingegangenen bringen.

Die Redaktion.

Gesundheitliche Störungen durch das Autofahren.

In der «Schweizerischen Medizinischen Wochenschrift» weist in einer längeren Arbeit Dr. med. Kottmann in Kriens auf die Störungen des körperlichen und seelischen Wohlbefindens hin, die durch das Autofahren entstehen können. Es wird unsere Leser sicherlich interessieren, im Nachstehenden einiges aus den interessanten Mitteilungen und Beobachtungen des Herrn Dr. Kottmann zu hören, die wir da und dort noch ergänzen werden. Wir hoffen, dass der Hinweis auf die Ausführungen des Herrn Kollegen uns nicht Gegner in der Automobilindustrie verschafft, denn es handelt sich ja nur um Aussetzungen am Auto und seinen Annexen — wie sich Herr Kottmann ausdrückt —, die auf gesundheitlichen Forderungen aufgebaut sind. —

Solange das Automobil eine Seltenheit war, kamen Fragen über Schädigungen in gesundheitlicher Beziehung gar nicht in Diskussion. Wohl wurden etwa Unfälle, die sich durch Automobile für Insassen und Passanten ereigneten, besprochen (wir verweisen auf unsern Artikel in No. 2 des letzten Jahrganges unserer Zeitschrift). Von irgendwelcher gesundheitlicher Schädigung durch das Auto und seine Bestandteile auf den Fahrer selbst, konnte keine Rede sein, mangels ungenügender Zahl von gemachten Beobachtungen. Die gewaltige Zunahme der Automobilbenutzung im privaten und öffentlichen Verkehr hat jedoch, wie der Verfasser sagt, die Mediziner dahin gelenkt, sich auch in dieser Richtung mit dem Problem zu befassen.

Schädliche Folgen können nun aus verschiedenen Ursachen entstehen: durch Abkühlung des Körpers durch die ständig bewegte Luft, durch Zugluft. Dann aber auch durch längeren Kontakt von Körperteilen mit metallenen Gegenständen, wie z. B. der Füsse mit dem Pedal, oder der Hand mit dem Steuerrad usw. Schädigungen treten aber auch ein durch die Vibration der Massen des Autos, d. h. durch die ständige Erschütterung des Körpers durch die Tätigkeit des Motors, dann durch die Sitzform, durch Verbrennungsgase, wie Benzin, Zutaten zum Benzin, verbrauchte Triebstoffe usw., und endlich durch eine dritte Kategorie von Einwirkungen infolge von Schockzuständen auf die Psyche. — Allerdings stehen Schädigungen auch *günstige* Wirkungen gegenüber, die sich äussern in seelisch und körperlich beruhigender Einwirkung, bei langsamer Fahrt auf wenig begangener Strasse, besonders, wenn landschaftliche Reize der durchfahrenen Gegenden mitspielen. — Gewöhnlich helfen bei den erwähnten Schädigungen nicht nur eine, sondern mehrere Ursachen mit, wobei wiederum die Empfindlichkeit des Einzelnen eine grosse Rolle spielt. Wir wissen ja alle, wie verschieden empfindlich das einzelne Individuum z. B. auf die Einwirkung von Kälte und Wärme reagiert.

Eine erhebliche Schädigung kann durch die *Strömung* der während der Fahrt immer *bewegten Luft* erfolgen. Wenn wir selbst in Bewegung sind und unsere Muskeln brauchen, bei Märschen, beim Bergsteigen, bei irgendeiner stärkern körperlichen Tätigkeit, so fühlen wir den uns umwehenden Luftzug selten als unangenehm, im Gegenteil, er erfrischt uns sogar. Wenn aber nach gleicher Voraussetzung unser Körper zur Ruhestellung gekommen ist, macht sich bald bei uns ein Gefühl des Unbehagens geltend. Frösteln tritt auf. Wir haben das alle schon erlebt; sind wir z. B. rasch gestiegen und halten nun an, wie bald sind wir froh, unsern Rock anziehen zu können. Wie leicht frösteln wir, wenn wir irgendwo auf jemanden warten müssen und der Wind bläst. Es geht auch nicht immer nur mit Frösteln ab; vielleicht stellen sich nachher rheumatische Schmerzen ein, oder doch ein Unbehagen, das uns so schnell nicht verlässt. Wir verstehen recht gut diese Vorgänge, wenn es sich um offene Autos handelt. Weniger leicht verständlich erscheint auf den ersten Augenblick, dass auch im geschlossenen Auto so etwas den Körper beeinflussen kann. Nun wird aber ein Auto selten so hermetisch abgeschlossen sein, dass kein Zugwind entsteht; wir verspüren ihn vielleicht nicht und sind uns dessen nicht bewusst. Aber wenn wir auch nur mit einer mittleren Geschwindigkeit fahren, so entstehen Luftströme auch im geschlossenen Auto; Ritzen und feine Oeffnungen sind immer

vorhanden. Es kommt besonders die lange Dauer des den Körper treffenden Luftstromes zur Geltung, die, auch wenn sie momentan nicht als unangenehm empfunden wird, sich doch nachher unangenehm geltend machen kann. Ueber Hexenschuss und steifen Nacken wird nicht selten geklagt.

Der Schreiber dies mag sich selbst erinnern, wie er einmal nach langer Eisenbahnfahrt im Winter, trotz gut geheiztem Wagen, mit starken Schmerzen im rechten Arme erwachte. Sich gegen die Fensterseite lehnend, war er eingeschlafen, der ständige Luftzug aus den Ritzen des geschlossenen Fensters hatte genügt, um diese unangenehme Nervenschädigung hervorzurufen. Unangenehm wird von vielen Fahrern der ständige Kontakt mit dem Pedal empfunden, der trotz allen Verbesserungen durch die Technik zu unangenehmen Zirkulationsstörungen führen kann.

Andere Schädigungen ergeben sich durch die *Vibration des Wagens* und aus der bei vielen Autos besondern *Sitzform*. Meist sind die Automobilsitze viel zu niedrig, viel niedriger als unsere Stühle. Im Auto muss eben Platz gespart werden, und der Mensch, der da drin sitzen soll, ist unbeweglich eingeengt, oft halb liegend. Er kann sich kaum drehen, hat kaum die Möglichkeit, sich mit Leichtigkeit aufzuheben oder aufzustehen. Diese zusammengekauerte Stellung entspricht nun aber nicht derjenigen Stellung des Körpers, in welcher, nach physiologischen Begriffen, die Gelenke der untern Extremitäten am wenigsten belastet werden: es besteht keine Mittelstellung, einzelne Muskeln bleiben gespannt. Man hat sich früher nach langen Fahrten in der Pferdepost oft genug beklagt über das Gerädertsein, und doch war man relativ beweglicher als im Auto. Die ständigen Erschütterungen des Wagens durch den Motor können zudem zu gewissen Gleichgewichtsstörungen führen, die sich in Unwohlsein, in Ermüdung, ja in Erbrechen zeigen. Am Orte angelangt, ist man froh, gleich zu Bette gehen zu können; der Appetit fehlt und man verzichtet gerne auf das Nachtessen. Bekannt sind auch Schädigungen des Ellenbogennerven, die sich in Schwäche und Kribbeln im vierten und fünften Finger äussern, ja sogar zu vorübergehender Lähmung führen können. Die Erscheinung soll weniger durch den Druck auf den Nerven, als durch die fortgesetzten Erschütterungen des Nerven verursacht sein.

In dieser ständigen Erschütterung, verbunden mit einer recht unphysiologischen Lage des Körpers, sieht Dr. Kottmann die grösste Schädigung für den Autobenützer, denen nur durch Erhöhung des Sitzes mit grösserer Bewegungsmöglichkeit des Fahrers, begegnet werden könne.

Eine weitere Schädigung bringen Stoffe, die sich in *Gas*form als Verbrennungsstoffe irgendwelcher Art im Innern des Wagens verbreiten und die so als Vergiftungsstoffe für den menschlichen Körper wirken. Benzin und seine Ersatzpräparate und -zutaten sind alle mehr oder weniger Blutgifte; diese Gifte lösen die roten Blutkörperchen auf, die Träger des für unser Leben unbedingt notwendigen Sauerstoffes. Gefährlicher noch sind die Auspuffgase und Abgase aller Art, die auch in den Wagen dringen, die aber besonders in geschlossenen Garagen schwere, ja tödliche Vergiftungen des Personals zur Folge haben können. Alle diese Gase enthalten das auch im Kohlendunst enthaltene *Kohlenoxyd*, das an und für sich geruchlos ist. Wir wissen aber, dass dieses giftige Gas sogar durch Betonmauern hindurchdringen kann. Der

Autor erwähnt einen Fall, wo in der ob einer Garage befindlichen Küche die Köchin tot aufgefunden wurde. Die Sektion ergab Vergiftung durch Kohlenoxyd, das sich aus den Auspuffgasen abgeschieden hatte. Dieses Gas kann sich sehr lange in der Nähe des Bodens halten, da es sich schwer verflüchtigt. Atemnot, Beklemmungsanfälle können die ersten Erscheinungen der Vergiftung sein. Schon mancher Chauffeur, der im Winter durch Laufenlassen des Motors die geschlossene Garage erwärmen wollte, hat diese Unvorsichtigkeit mit dem Leben bezahlt. Wir entnehmen einer preussischen Statistik des Jahres 1928, dass von 259 Todesfällen in Garagen nicht weniger als 207 auf Vergiftung durch Abgase zurückgeführt werden konnten.

Neben all den genannten Einwirkungen, wie bewegte Luft, Gifte, Erschütterung usw., spielen natürlich auch seelische Einwirkungen eine grosse Rolle. Die individuelle Empfindlichkeit ist da massgebend. Das ständige Aufpassen, die ständige Bereitstellung, Vorfahren, Kreuzen, Bremsen usw. kann zu nervösen Störungen führen, die sich in Herzklopfen, Druck in der Herzgegend und in Aufgeregtheit äussern.

Allerdings soll auch anerkannt werden, dass, wie wir einleitend angedeutet haben, die Möglichkeit besteht, dass im Autofahren auch *günstige Wirkungen* auf das Befinden des Körpers eintreten können. Es wird das der Fall sein, wenn ruhig gefahren werden kann, wenn keine Störungen durch den Wagenmechanismus selbst oder durch Dritte sich einstellen. Es soll auch gesagt sein, dass im Sommer durch bessere Durchlüftung des Wagens und des Menschen selbst, infolge leichterer Kleidung, das Moment der Abkühlung weniger einwirken kann, als dies im Winter notgedrungen oft der Fall sein wird. Dr. *Sch.*

La Cité-Vieillesse de Genève.

Toutes les villes en développement doivent résoudre le même problème: Comment accorder les nécessités d'un plan rationnel d'extension avec les besoins de la population indigente? En d'autres termes: Comment loger les pauvres gens dont on démolit les maisons?

Conscient de la gravité du problème et dans l'espoir de trouver quelques-unes de ses données, le gouvernement genevois fit procéder, en 1927 et 1928, à une enquête sur les taudis et logements antihygiéniques des vieux quartiers menacés de démolition. On y trouva des centaines de gens, de vieillards surtout, abominablement logés. Il fallait les sortir de là et leur procurer des demeures saines à un prix abordable.

A une proposition de faire de l'Etat l'entrepreneur et le gérant de toutes les locations, le peuple préféra un projet de collaboration de l'Etat et des particuliers. Par une loi portant la date du 12 mai 1929, le premier s'engage à venir en aide aux sociétés et comités qui construiront des immeubles répondant aux conditions légales d'hygiène et de prix. Il se déclare prêt en outre à verser des subsides aux locataires indigents, jusqu'à concurrence du 30% du prix de location. Toutes conditions valables pendant vingt-cinq ans.

La Coopérative de l'habitation se hâta de profiter des dispositions libérales de la