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: 42 (1934)

Heft: 3

Artikel: Automobil und Hygiene

Autor: Gelpke, L.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-546291

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: 15.07.2025

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

1. März 1934 | Nr. 3 | 1er März 1934
42. Jahrgang | 42e année

DAS ROTE KREUZ
LA CROIX-ROUGE

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

Inhaltsverzeichnis — Sommaire

	Pag.
Automobil und Hygiene	49
XVe Conférence internationale de la Croix-Rouge, à Tokio, octobre 1934	53
Don de la Croix-Rouge suisse aux victimes du Bengale	54
L'infirmière de la Croix-Rouge au secours des sinistrés	55
Die Feldübungen des Jahres 1933	58
Sauvetage des noyés et des électrocutés	62
L'art et l'hygiène dentaires dans l'antiquité	64
Le condizioni della digestione	67
Wissen, Glaube und Aberglaube in der Krebsfrage (Forts.)	69
Schweizerischer Samariterbund: Alliance suisse des Samaritains: Samariterhilfslehrerkurs in Weinfelden	77
Corso per Monitori Samaritani in lingua italiana	78
Hilfslehrerkurs in Olten	78
Auszug aus den Verhandlungen des Zentralvorstandes vom 3. Februar 1934	79
Extrait des déliberation du Comité central du 3 février 1934	79
Freiwillige Beiträge für die Hilfskasse	80
Contributions volontaires en faveur de la Caisse de secours	80
An die Vereinsvorstände	80
Aux comités de nos sections de la Croix-Rouge	80

Automobil und Hygiene.

Von Prof. Dr. *L. Gelpke,* Pratteln (Baselland).

1. Unfälle durch Ueberfahren.

Quo usque tandem?

Wieviel muss die Zahl der Zerdrückten und Geräderten noch zunehmen, bis Halt geboten wird? Wie Sternschnuppen von einigen Monaten, so hagelt es Tag und Nacht Auto-Unfälle. Die Vereinigten Staaten verzeichnen jetzt schon mehr Tote und Verstümmelte durch Auto pro Jahr, als im Weltkrieg durch Feindeshand (statistische Ausführungen der B. N. 1933, August). Auch wir befinden uns *im Kriegszustand;* 1930 gab es um 350 Tote in der Schweiz, 1931 schon 400, und jetzt gegen 500 neben vielen tausend Verstümmelten. Nach einem Aufsatz in den «Basler-Nachrichten» vom 29. Januar 1934, betitelt: «*Zwanzig Tote täglich in England*» nehmen die Automobilunfälle in erschreckendem Masse zu: 7125 (1933) zu 6667 Toten (1932) und 216'401 Verletzte zu 206'450!, so dass England etwas mehr als dreimal soviel Tote und Verwundete durch Automobil verliert, als im Burenkrieg durch Waffen. Aber niemand will es sehen. Die Minderheit kommt zur Kenntnis der Presse. Und das Publikum? Die eine Hälfte fährt selber, hat ein schlechtes Gewissen und schweigt, und die andere Hälfte hofft morgen zu fahren und schweigt.

Die Polizei tut, was sie kann, aber die Hochflut der herrschenden Mode — gemeint ist Raserei — ist den Abwehr-

organen über den Kopf gewachsen und gegen den Wahnsinn kämpfen ja auch Götter umsonst. «Sie sind alle sieche und süchtig an öffentlichen Meinungen» sagt Zarasthustra.

Für Psychiater und Psychologen muss die Massenpsychose — nicht das zu tun, was Ruhe, Behagen und Naturgenuss, sondern das, was Unrast, Gefahr und oft wirtschaftlichen Ruin bringt (ca. 80 Prozent der fahrenden Wagen sind nicht bezahlt) — besonders überraschend und betrübend sein: Atavismus: Aufgabe der Persönlichkeit und Rückkehr zum Ameisen- und Bienenstaat oder mindestens zur Affenherde; ohne einen neuen ismus, den *Simianismus*, wird es nicht gehen (simia = der Affe).

Wir Aerzte aber und der menschenfreundliche Teil von uns Autofahrern müssen Tag und Nacht um Abhilfe schreien, sonst wirft uns die Oeffentlichkeit vor, dass Aerzte und Spitäler diesem Unfallregen schmunzelnd zusehen, weil er materiell vorteilhaft sei.

2. Automobil und Moral.

Es ist unrichtig, zu sagen: «Ich habe noch nie einen Menschen überfahren.» Das kann dir morgen oder nächste Woche passieren. Solange wir nicht für Abhilfe gesorgt haben, sind wir Autofahrer alle miteinander Mitschuldner an den Todesfällen und Verstümmelungen. Aber wir sind ja versichert. Jeder Schaden wird ohne weiteres bezahlt. Diese Haftpflicht ist ja eben einer der bösesten Punkte des Kraftfahrwesens. Damit wird die Rücksichtslosigkeit geradezu gezüchtet. Was kostet der Todesfall? Die Versicherung bezahlt's. Diese Art Ruchlosigkeit war doch bisher in unseren Landen unbekannt.

3. Automobil und Fahrrad.

Hoch sind zu preisen die grossen Fortschritte, welche Bemühungen um Ertüchtigung des Körpers in den letzten 20 Jahren zustande gebracht haben: Militärdienst, Turnverein, Fussball, Tennisspiel und nicht zuletzt die Pfadfinder-Bewegung. Nicht mehr wird der Sonntag bei Jass und roten Köpfen in dumpfer Stube zugebracht. In frischer, sonnendurchstrahlter Luft wird über Berg und Tal gewandert, geturnt und gespielt.

Weitaus den grössten Anteil an der Verbesserung der Gesundheit unseres Volkes, besonders der Frauen, hat aber das einfache, jetzt so gering geschätzte Fahrrad. Ueber 80 Prozent unserer arbeitenden und heranwachsenden Bevölkerung fährt Rad, aber nur zirka fünf bis zehn Prozent treibt gesunden Sport. Dem Fahrrad verdankt unsere Jugend, und besonders die weibliche, bis ins reifere Alter ihre geradezu glänzende Zunahme an Kraft, Gewandtheit und Geistesgegenwart. Das hat man bisher merkwürdigerweise ganz übersehen. **Dem Fahrrad gehört ein besonderer Schutz:** Fährt der Radler noch so behutsam am rechten Strassenbord, wird er beständig von vorn geblendet oder von hinten durch den schweren Lastwagen bedrängt. Kommt er dann etwa an einem gefrorenen Karrengeleise oder an dem so *gefährlichen steilen Trottoirrand* zu Fall, so läuft er grosse Gefahr, gerädert zu werden. Fälle, wie der vom 3. November, dass ein junger solider Ehemann auf dem Heimwege von einem brutalen Autofahrer zu Boden geworfen und getötet wird, kommen alle Augenblicke vor. Daher Schutz dem Radfahrer, denn der gesundheitliche und wirtschaftliche Wert des Rades ist dem des Autos weit überlegen.

4. Automobil, Staub und Tuberkulose.

Seit ein Schweizer Arzt, soviel uns bekannt in Holländisch-Indien, die Teerung der Strassen erfunden, sind unsere Wege theoretisch staubfrei. Seit sich aber der Verkehr fünf bis zehn Mal vermehrt hat, ist die Verstaubung, ausgenommen die grossen Hauptlinien, zu Dorf und Stadt nach wie vor gleich unerträglich und als Schrittmacherin der Tuberkulose (T. b. c.) von grösster Gefahr. Aber eben — weder im Eidgen. T. b. c.-Gesetz, noch in den Beratungen über das Automobil-Gesetz — wird das unpopuläre und ominöse Wort «Staub» gebraucht. Daher ein Wort über Staub und Tuberkulose.

Aber die Tuberkulose hat ja um mehr als die Hälfte abgenommen, was geht uns der Staub an! Die Zahl der Toten, ja aber über die Zahl der lebenden Tuberkulosen — auf die es allein ankommt — darüber weiss merkwürdigerweise niemand genau Bescheid. Auch andere Krankheiten, Grippe, Pocken, Diphterie, Scharlach, haben an Virulenz und an Mortalität abgenommen, nicht aber in Bezug auf die Zahl der Kranken:

a) Will man seinen Kranken ins Volkssanatorium bringen, so ist immer alles besetzt,

b) nach unserem berühmten Landsmann Fr. Paravicini (Praxis 1933, Nr. 32 und 33) hat die Zahl der T. b. c.-Erkrankungen in der japanischen Armee beträchtlich *zugenommen,*

c) desgleichen im Kinderspital Kaiserin Augusta-Viktoria, Berlin, nach Lander (D. m. W. 1932, Nr. 16 und 17),

d) desgleichen nach «Overzicht over het social hygienisch Werk s'Gravenhage 1932» ist die Zahl der Konsultationen an den T. b. c.-Fürsorgestellen Hollands gestiegen und zwar von 1924 = 16'572 auf 1930 = 33'537. desgleichen stieg die Zahl der wirklichen T. b. c.-Kranken von 1925 = 12'387 auf 1930 = 44'052, also eine Zunahme der T. b. c. um etwas mehr als das Dreifache.

All das ist zwar noch nicht beweisend, zeigt aber doch, dass die Höhe der Todesfälle nicht Schritt hält mit der Höhe der Morbidität.

e) Sehr bemerkenswert ist aber die Meldung, dass viele früher stark besetzte Privatsanatorien namhaft an Besuch verloren oder den Betrieb ganz eingestellt haben. Dafür sind aber — eine sehr unerfreuliche Erscheinung — eine ungeahnt grosse Zahl von Pensionen und *offenen Gasthöfen mit Lungentuberkulösen besetzt.*

An dieser Erscheinung ist in erster Linie die Krise schuld, welche besonders die verschiedenen Schichten des Mittelstandes schwer geschädigt hat. Niemand will mehr die Kosten für einen Aufenthalt im Privatsanatorium aufbringen können. Daraus folgt, dass die Zahl der T. b. c.-Kranken auf keinen Fall im Verhältnis mit der Mortalität abgenommen hat, und dass die wenigstens annähernde Feststellung der Morbidität neben der Bekämpfung des Strassenstaubes, eine der ersten Pflichten der Fürsorgestellen bleibt. Sonst fallen wir in Kurzem wieder auf den Standpunkt der Jahre 1860 bis 1880 zurück.

f) Dr. Ascher vom Frankfurter Sozialhygienischen Untersuchungs-Amt schreibt in der D. m. W. 1930, Nr. 24, betr. T. b. c.-Mortalität: In Norwegen sind die Massnahmen (zwangsweise Versorgung von gefährdeten Tuberkulösen) viel strenger als bei uns. Trotzdem sei es ähnlich wie bei der Diphtheritis in Norwegen nicht gelungen, die T. b. c.-Seuche in nennenswerter Weise zu beeinflussen. Aehnlich in Frankfurt.

Diese Erfahrungen lehren, wie falsch die bisher geübte Verwechslung der Sterblichkeit mit der Verbreitung der Krankheit sei. «Die Schwankung der Zahlen der Gestorbenen habe gar keinen Einfluss auf die der Infizierten. Die starke Senkung der T. b. c.-Mortalität sei aus andern Gründen zu erklären.» (Ascher).

5. Automobil-Abgase.

Dass sie giftig sind, beweisen die vielen plötzlichen Garage-Todesfälle, der Fall zweier Kinder, welche zum Schlaf während der Fahrt auf den Boden des Wagens gelegt wurden und nicht mehr erwachten und die auffallenden häufigen Klagen über Kopfweh und Nervosität vieler Garage-Angestellter. Aber über eine chronische Vergiftung weiter Kreise, besonders in engen Strassen, unter dem Blätterdach der Alleen, begünstigt durch Nebel und Windstille, lassen sich mehrere Untersucher vernehmen.

Aus der Chirurgischen Klinik Payers, Leipzig (D. m. W. 1931, Nr. 2, Sarasoff und H. Kuntzen) wird berichtet über Versuche mit Auspuffgasen, denen Ratten und Kaninchen ausgesetzt wurden und welche eine ausgesprochene Thrombose-Bereitschaft ergaben, und da in den Städten die Embolie- und Thrombosefälle beim Menschen ungleich häufiger vorkommen, als auf dem Lande, so sei es in hohem Grade wahrscheinlich, dass es sich um eine chronische Vergiftung mit Autogasen handle, welche die Hauptursache der seit 10 bis 15 Jahren herrschenden, rätselhaften Thrombose-Endemie sei.

Diese Versuche sind allerdings nicht weiter bestätigt worden, hingegen soll das, wie ich privatim von der Schriftleitung der D. m. W. erfahre, in nächster Zeit geschehen.

Nach Liesegang (D. m. W. 1932, Nr. 25) sei es den Aerzten bisher noch zu wenig bekannt, dass die Abgase, bestehend in Kohlenoxyd-, Benzin-, Benzol- und Methylalkoholdämpfen, eine chronische Vergiftung ganzer Städte bewirke. Ob sie mehr das Herz, die Gefässe oder die Lungen schädige, sei noch unsicher; dagegen sei erwiesen, dass Kohlenwasserstoffe, Alkohole, Aldehyde und Ketone gar wohl chronische Schädigungen des Körpers zu Stande bringen.

Aehnlich spricht sich Leschke, Berlin (M. m. W. 1932, Nr. 42) aus: Benzin, Benzol, Kohlenoxyd (1—9 %) und andere Verbrennungsprodukte seien wohl nicht die einzigen Gifte der Auspuffgase. «Die erschreckende Zunahme des Lungenkrebses dürfte mit diesen Schäden in Beziehung sein.» «Auch die Versuche der Leipziger Chirurgischen Klinik machen den Zusammenhang von Autogiften und Thrombose wahrscheinlich.»

Also ob Lungen-, Nerven- oder Gefäss-Schädigend, giftig sind die Abgase auf jeden Fall und es ist dringende Pflicht der Aerzte, die Oeffentlichkeit jetzt schon davor zu warnen. (Taschentuch vorhalten, Atem anhalten etc.) Aus all dem geht nur zu deutlich hervor, dass der Kraftwagen bei dem jetzt giltigen Betrieb viel zu viele Menschenopfer verlangt, dass er unwirtschaftlich ist, als häufig arg enttäuschender Luxus, für viele ökonomischer Ruin bedeutet, nicht mit Unrecht als wesentliche Mitursache der herrschenden Krise gilt und schliesslich, dass er durch Verstaubung und Auspuffgase unabsehbaren Schaden durch schleichende Krankheiten bringt.

Es bleibt uns Aerzten daher nichts anderes übrig, als unablässig durch unsere Organe — Presse, Versicherungsanstalten und Gesundheitsämter — bei den Behörden vorstellig zu werden um

Abänderung der Verkehrsvorschriften in ungefähr folgenden Punkten:

1. Wiedereinführung der beschränkten Geschwindigkeit in bewohnten Orten, wie es bereits in einigen Kantonen geschehen ist. Beschränkung des Betriebes an Sonn- und Feiertagen abends.

2. Verbot aller Auto-Wettrennen.

3. Allmählige Rückführung des Verkehrs der schweren Lastwagen auf die Eisenbahn, wo er früher war.

4. Strenge Bestrafung aller derjenigen, die durch rücksichtslose Stauberregung die Gesundheit der Anwohner und Passanten schädigen.

5. Aufklärung des Publikums, Untersuchung der Giftgase.

6. Nicht zuletzt Ausbau der Feldwege, welche überall Bahn- und Tramlinien begleiten zum Gebrauch der Radfahrer und Fussgänger.

XVe Conférence internationale de la Croix-Rouge, à Tokio, octobre 1934.

On sait qu'en temps normaux les délégués des Croix-Rouges et des gouvernements du monde entier se réunissent à peu près tous les quatre ans. La dernière Conférence internationale avait eu lieu en automne 1930 à Bruxelles, et la Croix-Rouge suisse y avait délégué son président M. le colonel von Schulthess, le ministre Dinichert et le Dr de Marval.

Cette année la Conférence doit avoir lieu au Japon, mais vu les frais considérables qu'occasionnerait une délégation, il est plus que probable que la Croix-Rouge suisse n'enverra pas de représentants à Tokio. La société japonaise de la Croix-Rouge prépare activement la XVe conférence qui s'ouvrira le 20 octobre 1934, et son président, le prince Tokugawa, fier à juste titre de pouvoir montrer les magnifiques progrès que la Croix-Rouge nipponne a réalisés depuis sa fondation en 1887, a adressé les invitations il y a quelque temps.

Même si la Croix-Rouge suisse ne pourra être représentée à Tokio cet automne, il est intéressant de jeter un coup d'œil sur les objets qui seront traités à cette conférence. Comme chaque fois, on entendra les rapports du Comité international de la Croix-Rouge, de la Ligue et des Sociétés nationales qui sont aujourd'hui au nombre de 58 sauf erreur.

L'ordre du jour prévoit la distribution des revenus du fonds Augusta (matériel pour le transport des blessés et malades, et primes accordées aux constructeurs des meilleurs appareils présentés depuis la dernière conférence), les allocations faites aux sociétés nationales par le fonds de l'Impératrice Shôken pour leurs œuvres sociales, et une révision du règlement concernant la remise de la médaille Florence Nightingale à des infirmières particulièrement méritantes.

On s'accupera de l'Union internationale de secours fondée récemment et destinée à l'entr'aide internationale en cas de cataclysmes. On présentera un projet de convention concernant le sort des civils en territoire ennemi ou territoire occupé par l'ennemi, ainsi que les principes de l'application d'un Code des prisonniers de guerre remanié.

La standardisation du matériel sanitaire qui a fait l'objet d'études approfondies par le Comité international sera duement traitée en vue de rendre plus uniformes les moyens employés pour