

Vor seiner Reise nach Südfrankreich war an K o c h seitens des Staatssekretärs des Innern die Aufforderung ergangen, sich auf eine Zuschrift des Großherzoglich Badischen Staatsministeriums zu äußern, in der auf den Mißstand hingewiesen wurde, der bei den Einrichtungen der Aborte auf den Eisenbahnzügen herrschte: diese hätten zur Folge, daß die Exkremente auf den Bahnkörper fallen, und bei der Anwesenheit von Cholera könnten hierdurch die Keime verbreitet werden. Es wird daher eine für alle Bahnen gleiche Einrichtung, welche die Abtritte nach unten schließen würde, in Vorschlag gebracht. Hierauf berichtet K o c h in seinem Antwortschreiben vom 2. August 1884 an den Staatssekretär des Innern:

Eurer Exzellenz beehre ich mich meine Ansicht auf die mit dem hohen Erlaß vom 24. Juni d. J. geforderte Äußerung bezüglich der **Einrichtung der Abtritte in den Eisenbahnzügen** unter Rückreichung der Anlage ganz gehorsamst dahin abzugeben, daß die **Gefahr einer Choleraverschleppung** auf dem vom Großherzoglich Badischen Staatsministerium bezeichneten Wege mir wenig erheblich zu sein scheint. Im Falle der Benutzung eines Abtrittes im Eisenbahnzuge seitens eines Cholerakranken müßten allerdings die Dejektionen auf den Bahnkörper gelangen. Eine Infektionsgefahr könnte dadurch jedoch nur dann entstehen, wenn die Benutzung des Abtrittes auf einer Station stattfindet. Aber auch in diesem Falle gelangen die Dejektionen zwischen die Geleise, also an eine Stelle, wo niemand geht und von wo sie nicht durch den Regen in Wasserläufe geschwemmt werden.

Es dürfte aus diesem Grunde als ausreichend erscheinen, wenn das Stationspersonal verpflichtet wird, darauf zu achten, ob der Boden auf den Geleisen durch menschliche Auswurfstoffe beschmutzt ist, und vorkommenden Falles die betreffende Stelle durch wiederholtes Übergießen mit 5proz. Karbolsäure zu desinfizieren.

In einem am 19. Juli 1884 an den Staatssekretär des Innern gerichteten Schreiben hatte K o c h sich dahin geäußert, daß die von der Cholera Kommission bei der Ausbreitung der Cholera in Frankreich zu treffenden Maßregeln dann seitens der deutschen Reichsbehörden notwendig werden müßten, wenn Paris ergriffen werden sollte, weil in diesem Falle anzunehmen sei, daß ein großer Teil der Flüchtlinge sich direkt nach Deutschland begeben würde. Lyon habe noch nie bedeutendere Epidemien gehabt und diene vielmehr vielfach als Zufluchtsort; deshalb werde das Erscheinen der Epidemie in dieser Stadt keine große Gefahr für Deutschland abgeben. Abgesehen von Paris, hätten die erforderlichen Schritte nicht eher zu geschehen, als bis die Linie Paris-Lyon überschritten sei. Am 12. November 1884 wurde, nachdem die Cholera in Paris einige Tage zuvor ausgebrochen war, seitens des Reichsamts des Innern die Frage aufgeworfen, welche Schutzmaßregeln nunmehr in Anwendung gebracht werden sollten. Hierauf äußerte sich K o c h in folgendem Schreiben an den Staatssekretär des Innern am 24. November 1884:

Eurer Exzellenz beehre ich mich in Erledigung des hohen Erlasses vom 21. d. M. über die **Gefahr der Choleraeinschleppung durch den Schlafwagenverkehr** unter Rückreichung der Anlage ganz gehorsamst nachstehendes zu berichten. Die im Sommer einberufene Cholera Kommission ging bei ihren Beratungen von dem Grundsatz aus, daß es unmöglich sei, die Einschleppung der Cholera zwischen verkehrsreichen Ländern auf dem Landwege durch Verkehrsbeschränkungen zu verhindern. Die Richtigkeit dieses Satzes ist durch zahlreiche Erfahrungen aus früheren Epidemien begründet und hat sich auch diesmal bei der weiteren Verbreitung der Epidemie von dem ursprünglichen Herde im südlichen Frankreich aus in evidenter Weise gezeigt, indem die Seuche zuerst ihren Weg, trotz strenger Quarantänemaßregeln und fast vollständiger Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs, nach Italien und Spanien genommen hat. Wenn es demnach vollkommen berechtigt erscheint, beim Heranrücken der Cholera Gefahr im allgemeinen keine Verkehrsbeschränkungen eintreten zu lassen, so können doch

besondere Verhältnisse Ausnahmen bedingen, z. B. würde das der Fall sein, wenn es sich um Massentransporte von Menschen aus den niederen Volkskreisen handelt, namentlich von Arbeitern, durch welche unzweifelhaft im Sommer die Cholera nach Italien eingeschleppt wurde. In solchen Fällen würden auf Grund dieser Erfahrung besondere Vorsichtsmaßregeln, selbst wenn sie mit einer Beschränkung des Eisenbahnverkehrs verbunden sein sollten, dennoch geboten sein. Dagegen kann man sich von der von Seiner Exzellenz dem Herrn Kultusminister in Erwägung genommenen Einstellung des Verkehrs von Schlafwagen zwischen Frankreich und Deutschland einen wesentlichen Erfolg nicht versprechen. Diejenigen Reisenden, welche unter gewöhnlichen Verhältnissen Schlafwagen benutzen, werden sich durch das Aufhören des Schlafwagenverkehrs nicht abhalten lassen, die beabsichtigte Reise auszuführen. Sie werden in diesem Falle nur gezwungen sein, die gewöhnlichen Wagen zu benutzen. Die ärztliche Besichtigung der Eisenbahnreisenden kann aber überhaupt nur eine oberflächliche sein, und dieselbe wird, weil die von der Cholera Infizierten, aber noch nicht sichtlich Erkrankten durch eine ärztliche Untersuchung nicht entdeckt werden können, niemals in der Lage sein, die Einschleppung der Seuche durch Eisenbahnreisende zu verhüten. In letzterem Sinne war diese Maßregel von der Kommission auch nicht in Vorschlag gebracht worden, sondern lediglich im Hinblick darauf, daß es teils bedenklich erschien, offenbar cholera-kranken Menschen ihre Reise fortsetzen zu lassen, teils auch, daß den Mitreisenden nicht zuzumuten wäre, ferner mit einem Cholera-kranken in demselben Raume zuzubringen. Die Kommission ging dabei von der Voraussetzung aus, daß an Cholera bereits Erkrankte auch bei einer oberflächlichen ärztlichen Untersuchung zu erkennen wären, und daß die Mitreisenden in ihrem eigenen Interesse auf Cholera-verdächtige bei der ärztlichen Revision aufmerksam machen würden. Diese beiden Voraussetzungen treffen aber auch bezüglich der Schlafwagen in derselben Weise zu wie für andere Eisenbahnwagen, und es würde somit kein Grund vorliegen, dieselben vom Verkehr auszuschließen.

Auch die Kommission hatte sich mit dieser Frage beschäftigt und in ihrer zweiten Sitzung sich dahin geeinigt, daß nicht die Reisenden, welche die Schlafwagen benutzen, sondern die in diesen Wagen gebrauchte Wäsche eine besondere Beachtung verdiene, und daß es zweckmäßig sein werde, die Wäsche mit 5proz. Karbolsäure zu desinfizieren. Diese Maßregel wird auch jetzt noch vorläufig ausreichen, und es würde der Schlafwagen-Gesellschaft zuzugeben sein, daß die Bettwäsche, Handtücher usw. sofort nach dem Gebrauche in ein Gefäß getan werden, welches 5proz. Karbolsäure enthält. Die Bereitung der Karbolsäurelösung hat in der Weise zu geschehen, daß ein Teil der sogenannten 100proz. Karbolsäure (*Acidum carbo-licum depuratum*) in 18 Teilen Wasser unter häufigem Umrühren aufgelöst wird. Die Wäsche bleibt mindestens 24 Stunden in der Karbolsäurelösung, ehe sie zum Waschen abgegeben wird. Die Kontrolle über die Ausführung dieser Maßregel kann auf den Zielstationen von der Bahnverwaltung übernommen werden. Sollten Kontraventionen vorkommen oder sich Schwierigkeiten in der Ausführung dieser Desinfektion herausstellen, dann bliebe immer noch als äußerste Maßregel die vollständige Einstellung des Schlafwagenverkehrs übrig.

---

Im Jahre 1892, September, wurden wiederum Beratungen einer Cholera-Kommission veranstaltet, im Anschluß an den Ausbruch der furchtbaren Hamburger Epidemie<sup>1)</sup>. In der dritten Sitzung am 22. September berichtete Koch über **Schutzmaßregeln im Stromgebiet der Oder**. Seiner Meinung nach ist der Hafen von Stettin für durchweg verseucht zu betrachten. Stettin selbst ist zurzeit noch frei, doch

<sup>1)</sup> Diese Werke Bd. II, S. 207. D. Herausgeber.