Ein neues Transportmittel für den Bergungsdienst

Autor(en): **Degen**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **10 (1944)**

Heft 9

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-363054

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Wachtdienst im Sinne von MStG, Art. 76, handle. Vielmehr sei in der Vernachlässigung der F. auf der ALZ obliegenden Dienstpflichten eine Verletzung von Dienstvorschriften zu erblicken. In der Nichtbefolgung des Befehls zum Anziehen des Waffenrocks liege aber Ungehorsam. Im übrigen sei natürlich auch der Tatbestand der Trunkenheit gemäss MStG, Art. 80, erfüllt. Es verurteilte F. zu 21 Tagen Gefängnis und gewährte ihm den bedingten Strafvollzug, da er nicht schlecht beleumdet ist und kein schlechtes militärisches Führungszeugnis hat.

Im weitern glaubte es, dem Kommandanten den Vorwurf nicht ersparen zu dürfen, dass er unzweckmässig gehandelt habe. Abgesehen davon, dass es vom militärischen Standpunkt aus unbegreiflich sei, zwei Diensttuenden die gegenseitige Ablösung nach freiem Ermessen zu gestatten, hätte der Kommandant schon in der Nacht einschreiten sollen. Es sei nicht verständlich, wie ein Offizier einen betrunkenen Soldaten auch nur eine Minute länger auf einer ALZ habe belassen können.

b) Urteil des Divisions-Gerichtes 4 vom 23. Dezember 1941 gegen W. W.

W., Mechaniker in einem städtischen Gas- und Wasserwerk und Soldat deren LO, trat schon zur Uebung, die am Nachmittag abgehalten wurde, zu spät an. Da er sich nicht in der vorgeschriebenen Weise anmeldete, machte ihn der Luftschutzleiter darauf aufmerksam. Als er daraufhin protzig wurde, liess ihn letzterer, um weitere Zwischenfälle zu vermeiden, für eine bestimmte Zeit abtreten. Der Angeklagte entfernte sich mit ungehörigen Bemerkungen. Er betrat den Raum, wo Material für die Uebung bereitgestellt war, und begann, dieses beiseite zu schaffen. Als er auch auf schriftlichen Befehl hin, der ihm durch einen Luftschutz-Soldaten überreicht wurde, nicht zurückkam, suchte ihn der Luftschutzleiter in Begleitung von zwei Soldaten persönlich auf, um ihn zu holen. Aber auch dadurch liess er sich nicht beeindrucken. Vielmehr beschimpfte er ihn und wurde ihm gegenüber tätlich, wobei er ihn mit Faustschlägen und Fusstritten misshandelte.

Das Gericht erblickte darin, dass W. dem Befehl des Luftschutzleiters, seinen Dienst wieder anzutreten, nicht Folge leistete, gröblichen Ungehorsam. Vor allem erkannte es ihn aber der Tätlichkeit und Beschimpfung gegen seinen Vorgesetzten gemäss MStG, Art. 122/148, schuldig und verurteilte ihn, angesichts der besondern Schwere des Falles, zu 60 Tagen Gefängnis unbedingt, gewährte ihm aber in Anbetracht seines nicht schlechten Leumundes, die Vergünstigung des militärischen Strafvollzuges.

Anderseits sah es sich in der Urteilsbegründung veranlasst, auch das unentschlossene Verhalten des Luftschutzleiters zu rügen. Es führte dabei aus, ein Offizier lasse sich nicht ohne Gegenwehr misshandeln, sondern verschaffe sich nötigenfalls sogar mit der Waffe Respekt. *Or.*

Ein neues Transportmittel für den Bergungsdienst

Von Oblt. Degen, Wattwil

Seit einiger Zeit wurden in den Schulen und Kursen der A + L auf Anregung von Herrn Oberst *Fonio* Versuche und Transportübungen mit einem neuen Luftschutz-Tragtuch unternommen. Schon seit längerer Zeit wurden solche Tragtücher zu erster Hilfeleistung verwendet. Sie wurden im Weltkrieg 1914—1918 speziell in den Dolomiten viel gebraucht und dann von den Wiener Rotkreuzabteilungen für den Sanitätsdienst im Frieden übernommen und auch jetzt in vorderster Front verwendet. *Das heute vorliegende Modell* weist verschiedene Neuerungen gegenüber früher auf. Das 2 m lange und 1 m breite Tragtuch besteht aus dichtem Segeltuch und besitzt an den Längsseiten je drei Handgriffe aus Hanfstricken, die mit Gurten befestigt sind. Am Tuchrand sind Oesen angebracht, durch welche Stricke gezogen werden. Durch Anziehen dieser Stricke wird der Patient fixiert und geschützt. Zum Schutz gegen die Witterungseinflüsse kann Oelpapier eingelegt werden.

Abb. 1 veranschaulicht die Befestigung der Handgriffe an der *Unter*seite des Tuches und die durch die Oesen gezogenen Stricke.

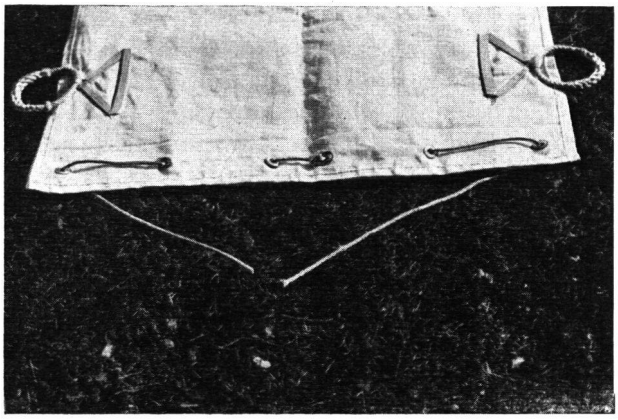

Abb. 1 IV T. 1047

Abb. 2 zeigt den Patienten auf dem Tragtuch vor dem Verschnüren.

Beim dritten Bild sind die Kopf- und Fussstricke bereits angezogen. Deutlich sieht man, wie der Patient festgehalten ist, obschon die beiden Seitenstricke noch fehlen.

Der grosse Vorteil der Tragtücher besteht in ihrer uneingeschränkten Verwendungsmöglichkeit

Abb. 2 IV T. 1050

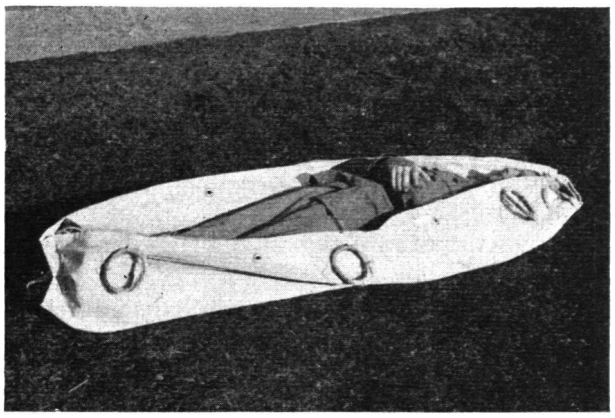

Abb. 3 IV T. 1048

Abb. 4 IV T. 1052

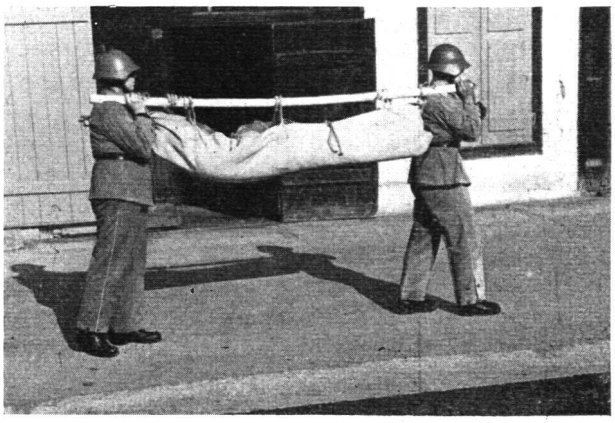

Abb. 5 IV T. 1049

in *vorderster Linie.* Ob wir aus brennenden oder eingestürzten Häusern einen Verletzten rasch in Sicherheit bringen müssen, behindert durch enge Treppen, Schutthaufen und Kellerfenster, oder ob wir im freien Gelände einen Patienten transportieren müssen — wenn nötig unter Deckung und kriechend — immer ist das Tragtuch das beste Mittel zur Bergung. Selbstredend muss die Bergungsmannschaft vor der Verwendung des Tragtuches *richtig eingeübt* werden. Auch in schwierigsten Situationen soll es möglich sein, einen Verletzten in kürzester Zeit unter möglichster Schonung zu bergen.

Durch die richtige Verwendung des Tuches wird der Patient vor Schädigungen behütet, auch wenn die Bergung von Mannschaften anderer Dienstzweige ausgeführt wird, gleich welcher Art die Verletzung auch sei.

Die Zahl der Träger ist an keine Vorschriften gebunden. So kann zum Beispiel ein Verletzter sehr gut von *einem* einzigen Mann schonend aufgeladen werden. Der Patient wird auf die Seite gedreht und das etwas zusammengefaltete Tuch nahe an ihn herangelegt. Dann wird der Verletzte zurückgerollt und das Tuch entfaltet. Wenn die Stricke verschnürt sind, kann das ganze Bündel durch Ziehen am Boden abgeschleppt werden, wobei Kopf und Oberkörper des Verletzten durch den Zug leicht erhöht werden.

Je nach der verfügbaren Mannschaft wird das Tragtuch von zwei bis sechs Leuten bedient.

Abb. 4 zeigt den normalen Transport zu drei Mann. Die beiden Kopfträger halten beim Kopf des Patienten mit *Kamm*griff, bei den mittleren

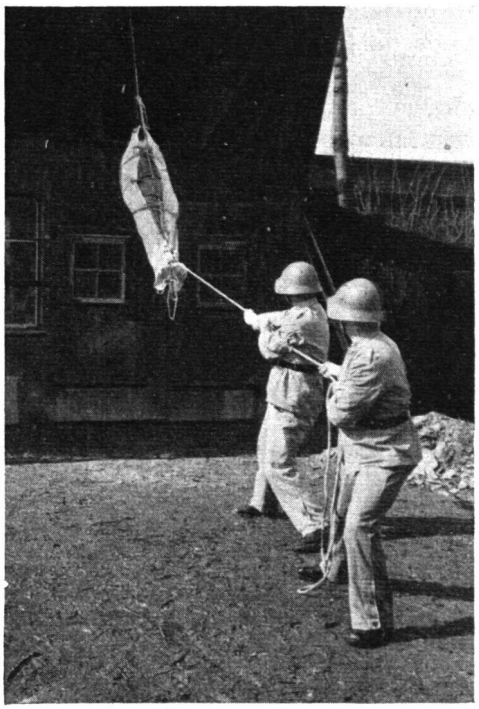

Abb. 6 IV T. 1051

Handgriffen mit *Rist*griff. Es ergibt sich dies von selbst, wenn die Träger zum Anfassen in der Marschrichtung an das Tuch treten. Selbstverständlich sind auch bei diesem Transport laute und deutliche Kommandos unerlässlich.

Das Tragtuch dient jedoch nicht nur zur Bergung in vorderster Linie, sondern, wenn die Umstände es verlangen, auch für längere Transporte. Diese können von zwei Mann ausgeführt werden, wenn sie eine zirka *2,50 m* lange Stange durch die Handgriffe und Stricke schieben und das Ganze auf den Schultern tragen.

Das Tragtuch kann besonders bei Wirbelsäuleverletzungen, durch Einlegen eines Brettes von *1,70* bis *1,80 m* Länge, *25* bis *35 cm* Breite und 2 bis *3,5 cm* Dicke vervollständigt werden.

Mit den zugezogenen Stricken wird der Patient ohne weiteres vollständig an das Brett fixiert.

Auch *Seiltransporte* lassen sich ohne grosse Vorbereitungen und ohne Gefahr für den Patienten nach verschiedenen Arten ausführen. Beim Transport auf *Abb. 6* ist das Tragseil mit Hilfe von «Nasenbandknoten» dreimal um das Tragtuch geknotet und unten ein Halteseil befestigt. Das Tragseil ist über einen Balken des Dachvorsprunges geworfen und vom oberen Helfer durch die Rückenbremse gesichert.

Es genügt auch, wenn das Tragseil durch die Handgriffe gezogen und unten und oben mit einem Knoten oder Mastwurf fixiert wird.

Zum *Abseilen in wagrechter Lage* wird wieder eine Stange eingeschoben, an deren beiden Enden zwei Tragseile befestigt sind (Mastwurf oder Maurerknoten).

Ein weiterer Vorteil des Tragtuches besteht darin, dass das zeitraubende und für den Patienten meist sehr schädliche *Umladen* auf Sammellinien oder in Verwundetennestern *vermieden* wird. Ausser dem *niedrigen Preis* im Vergleich zu andern Transportmitteln ist auch das sehr *geringe Eigengewicht* und *die minime Platzbeanspruchung* zu erwähnen. Tragtücher können ohne weiteres auf Bergungsrucksäcke oder -taschen aufgeschnallt werden. Zudem werden durch das Tragtuch die gegenwärtig unersetzlichen Wolldecken geschont.

Les ailes modernes

Par le cap. Ernest Næf

La maitrise de l'air.

Il n'est pas que dans le domaine strictement militaire que la maîtrise de l'air devienne une préoccupation constante des belligérants. Il est vrai que le développement prodigieux des forces aériennes atteint aujourd'hui un tel volume, qu'il pousse les grandes puissances à songer dès maintenant à l'avenir même de leur industrie aéronautique et à l'emploi judicieux de ce potentiel énorme de fabrication. Il nous est difficile, en Suisse, de saisir d'emblée l'envergure d'un tel problème, et tous ses aspects techniques, commerciaux et financiers. Quelques chiffres généraux, cependant, permettent de situer la question.

A eux seuls, les Etats-Unis d'Amérique auraient construit, en 1943, un total de 100'000 avions environ, chiffre comprenant soit les avions dits de première ligne, appareils de bombardement et de combat, soit les livraisons à la marine, soit encore toutes les machines réservées à l'entrainement et à l'instruction, ainsi qu'à divers transports commerciaux et militaires. Un tel résultat ne put être acquis que par l'effort de guerre réalisé en Amérique du Nord. Pour 1944, le programme mis au point prévoit un assez fort dépassement, et devrait atteindre une production de 130'000 machines.

De son côté, l'industrie britannique fournit un effort considérable dans le domaine de la production du matériel volant nécessaire à la 5e arme. Cet effort est même si grand, que la construction aéronautique anglaise a pris largement la tête de toute l'activité industrielle britannique.

De tels résultats sont évidemment dus à la guerre, à ses exigences. Et chez ces deux puissances, on remarque dès maintenant que l'on cherche «à percer l'avenir» et à se demander comment cette industrie gigantesque, à laquelle d'innombrables fabriques nouvelles ont été incorporées, en faveur de laquelle une main-d'œuvre de premier ordre a été formée, pourra s'adapter rapidement aux nécessités de l'après-guerre. Cette question est d'autant plus importante, que la construction aéronautique doit travailler, non pour l'heure présente, mais avec une marge de délai de six à huit mois au minimum.

Problème technique et financier.

Avant-guerre, alors que la production aéronautique se poursuivait à un rythme jugé à l'époque intéressant, les plus grosses fabriques d'aviation étrangères bénéficiaient de «commandes militaires» qui leur permettaient de faire face aux lourdes dépenses de leur industrie spécialisée. Beaucoup de maisons obtenaient en outre des appuis et subventions qui leur permettaient de «tenir». A elle seule, la construction «civile» — avions commerciaux et sportifs — n'aurait pas permis à l'industrie aéronautique de vivre, de maintenir ses installations techniques, ses laboratoires d'essais et de recherches.

La guerre actuelle a transformé subitement l'ensemble du problème. Il n'est plus question de savoir si telle ou telle fabrique réalise des bénéfices ou des déficits. Un programme des production est fixé, il est suivi, il est payé.