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: 9 (1901)

Heft: 9

Artikel: Über den Transport Verletzter und Erkrankter auf Räderbahnen

[Fortsetzung]

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-972779

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: 02.10.2025

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

Das Rote Kreuz

ABonnement:

Für die Schweiz . . . jährlich 3 Fr. —. Für das Ausland . . jährlich 4 Fr. —. Preis der einzelnen Nummer 30 Cts.



/												1
1	In	fer	fi	n	p	re	is:					
	(per einf	pal	(t i	ge	T	e	tit	3 6	il	e):		
	Für die Schwei,	3 .								30	Ct.	
	Für das Austai	nb				•	٠		•	40	**	
		24	ekl	am	en	:						
	1 Fr	- p	er i	Ret	at	tio	n8;	eil	e.			
1		•										1

Offizielles Organ und Eigentum des schweiz. Centralvereins vom Koten Krenz, des schweiz. Militärsanitätsvereins und des schweizerischen Samariterbundes.

Korrespondenzblatt für Krankenvereine und Krankenmobilienmagazine.

—=== Grscheint am 1. und 15. jeden Monats. D

Redaktion: Schweizerisches Centralsekretariat für freiwilligen Sanitätsdienst (Dr. W. Sahli), Bern. Alle die Administration betreffenden Mitkeilungen, Abonnemente, Reklamationen 2c. sind zu richten an Hart Louis Cramer, Plattenstraße 28, Zürich V.

Annoncen nehmen entgegen die Abministration in Burich und die Buchbruderei Schuler & Cie. in Biel.

Infalt : über den Transport Bersehter und Erkrankter auf Räderbahren (Fortsetung). — Le service sauitaire dans betreffend Einbandbecken. — Aus den Bereinen. — Schweiz. Samariterbund : Sektionsaufnahmen. — Bermischtes. — Avis betreffend Einbandbecken. — Anzeigen.

Über den Transport Berletter und Erfrankter auf Räderbahren.

(Fortsetzung)

Nachbem bas Dreirad als Transportgerät eine große Berwendung gefunden hatte, lag es nabe, basselbe auch für den Rrankentransport umzugeftalten. Es läßt sich nicht leugnen, daß biefes verschiedenen Fabrifanten mehr oder weniger gut gelungen ift. Bang vortrefflich in feiner Art ift das teilbare Rrankentransport Fahrrad der Firma Bulff und Sohmann-Berlin. Dasselbe wird nach Bunfch für einen oder zwei Fahrer nebeneinander touftruiert. Der auf ber Trage gelagerte Rrante erhalt burch ein Berdeck, welches auf dem Fahrgeftell leicht angebracht und ebenso leicht entfernt werden kann, den nötigen Schutz vor Regen, Schnee, Sonnenschein, Staub und Inselten. Die Krankentrage ift aus Malakfarohr hergestellt. Sie ift infolgebeffen fehr leicht, federt gewiffermaßen in fich felbst und sichert baburch etwas gegen Stöße beim Transport. Das Krankentransport. Fahrrad gewährleistet einen zweckmäßigen und schnellen Transport. Brof. v. Bergmann und Oberftabsarzt Dr. Bering haben dasselbe in recht gunftigem Sinne beurteilt. Als einen Rachteil des Spftems muß ich es bezeichnen, daß der Fahrer vor dem Rranten fitt und demgemäß gar feine Rontrolle über den noch dazu durch die Berdeckvorrichtung seinen Blicken ganzlich entzogenen Kranken hat. Bei Larm auf ber Strafe tann ber Fahrer nicht einmal bas Rufen bes Kranten horen und es tann ihm völlig entgehen, wenn derfelbe von einer schweren Blutung oder Ohnmacht befallen wird, wenn ber Rrante erbrechen ober ein natürliches Bedürfnis verrichten muß. Unbedingt mare es ein wesentlicher Borzug des Sustems, wenn der Kahrer wie beim sogen. Droschkenfahrrad hinter dem zu transportierenden Rranken sigt, um den letteren wenn auch nur hin und wieder beobachten zu können. Das vollständige Fahrrad koftet je nach der Ausführung 570 bis 750 Mt.

Ich komme nunmehr zu den Näderbahren im engeren Sinne, welche bestehen: erstens aus einem einachsigen Rädergestell mit einer Federung, auf welcher ein Rahmen angebracht ist, in welchen die Trage hineingesetzt wird, so daß sie innerhalb desselben festliegt, oder aber aus einem Schienenlager, auf welchem die Längsholme der Trage gelagert und mittelst Scharnier Schraubenzwinge oder auf andere Weise besestigt werden. — Die meisten mir bekanenten Shsteme haben keine Tragbahre, sondern den schon erwähnten aus Weidenruten gestochtnen Korb oder den aus Brettern hergestellten bettstellenartigen Kasten mit unten oder seitlich ans gebrachten Tragstangen. Der Grund hiesür ist leicht ersichtlich: in einem solchen Korb oder Kasten werden unruhige Kranke sicherer transportiert, als auf einer einsachen Tragbahre. Da

ber Korb ober Kaften gewöhnlich auch noch mit Leinwand ober Wachstuch ausgeschlagen und burch eine hineingelegte Matrate gepolftert ift, liegt der Rrante in demselben bequemer und warmer, zumal wenn wie gewöhnlich in den talteren Jahreszeiten noch Bettzeug, Deden zc. in denselben hineingelegt werden. Allerdings können auch auf die Tragbahren Decken gelegt werden, so daß der Rranke die Rälte nicht so empfindet, indessen die Lagerung auf der Trage selbst ift, zumal fie gewöhnlich auch schmäler als ber Rorb ift und Drehungen bes Körpers nicht gestattet, bei weitem nicht so angenehm wie im Korb und wird schließlich geradezu un: angenehm empfunden, wenn es fich um längere Transporte handelt. Für Berlette ift ber Transport auf einer Trage allerdings viel zweckmäßiger, weil sie gezwungen sind, ruhig auf dem Rücken zu liegen und weil fie leichter auf- und abgeladen werden konnen.

Im allgemeinen kann man den Räderbahren im engeren Sinne den Borwurf nicht ersparen, daß fie in der Regel viel zu schwer find, in der Regel eine unzwedmäßige Berbedvorrichtung haben, in der Regel nur auf ebenen Wegen gefahren werden konnen und in der Regel auch teine gründliche Desinfettion gestatten. Das einfachfte Suftem einer zweirädrigen Räderbahre ift die schweizerische Ordonnangtragbahre, welche mittelft zwei kleiner Belorader an ben vorderen Enden der Trage in wenigen Minnten fahrbar gemacht und mit Sulfe zweier eiserner, winklig gebogener Griffe, welche über die hinteren Tragstangen geschoben werden, wie ein Stoßkarren gefahren wird.* Ich fenne diese Raberbahre nur aus der Litteratur. Sie durfte lediglich für Kriegezwecke in Frage kommen, umsomehr als sie sehr leicht ist — sie

wiegt nur 18 Kilogr. — und nur 100 Fr. koftet.

Rach Generalarzt Stecher foll eine zweckmäßige Raderbahre folgende Gigenschaften haben:

1. geringe Schwere bei denkbar größter Festigkeit;

2. bequeme Lagerung des Kranten bei möglichft großem Atmungeraum;

3. möglichften Schutz des Rranten gegen Stofe und Erschütterungen auf ichlechten Begen;

4. sicherer Transport auch durch nicht geübte Leute;

5. Schut gegen Witterungennbilden;

6. die Möglichkeit schneller und gründlicher Desinfektion.

Die von Anofe u. Dreffler in Dreeden hergestellte Raderbahre nach Stecher ift beltstellenartig aus Holz und Segelleinen gefertigt und enthält eine Matrage. Lettere ist ein mit Holzwolle gestopfter Sack. Zwecks Desinfektion wird die verunreinigte Holzwolle verbraunt, der Sack einsach ausgekocht. Das Fahrgestell, aus zwei Rädern, Achse, Federn, Rahmen und ber Stütvorrichtung bestehend, ift aus Schmiedeeisen gefertigt und wiegt einfach 60, doppelt 80 Kilogr., die Tragbahre 40 Kilogr. Sie fostet 250 Mf. Diese Käderbahre ist bei der fächfischen Armee eingeführt, außerdem bei verschiedenen Gemeinden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß dieselbe dank ihrer vorzüglichen Federung auch auf weniger guten Wegen ben Transport von Verletten und Kranken in schonendster Weise ermöglicht. Indessen ist die Berbectvorrichtung, so praktisch fie in gewiffer Beziehung sein mag, im allgemeinen zu boch, so daß der hinten gehende Träger nicht darüber hinweg sehen kann. Da aber der vordere Träger die Fahrbahre ziehen soll, demgemäß also gewöhnlich mit zu Boden gerichteten Blicken geht, muß der hintere Träger auch ben zu passierenden Weg überfehen konnen. Daß die Fahrbahre gezogen werden soll, hat meines Erachtens den Nachteil, daß der Transporteur leichter ermudet, ferner gar nicht imstande ift, den in der Raderbahre liegenden Rranten gu fontrollieren. Aber auch ein zweiter Transporteur kann den Kranken nicht beobachten, weil die Berbeckvorrichtung dies nicht zuläßt, sie mußte denn erft in umftändlicher Beise nach Halten und Feststellen der Räderbahre abgeschnallt werden. Hülseleiftungen für den Kranken mährend des Transportes können in der Regel erst erfolgen, wenn der Kranke darum ersucht; daß letteres aber nicht immer möglich ift, wird Ihnen felbftverständlich erscheinen, wenn Sie an Ohnmacht, Berblutung, Erstickung u. s. w. beuken. Das kaftenartige Gestell bietet in einer Beziehung, wie ich ichon hervorgehoben habe, einen gewiffen Borteil, in anderer Beziehung aber ben Nachteil, daß das Gin: und Ausladen fich schwieriger geftaltet. Endlich möchte ich die Stütvorrichtung refp. Die Handhabung berfelben als nicht einfach genug bezeichnen. Diefe Raderbahre ift recht branchbar, hat aber feine wefentlichen Borteile vor anderen Syftemen, bie nach gleichen Bringipien konstruiert sind. Sie ist keine Universalkahrbahre und kommt bemgemäß für Rriegezwecke nicht in Betracht.

^{*} Hier liegt ein Frrtum des Hrn. Verfassers vor. Die beschriebene Fahrbahre ist nicht eidgenössische Ordonnanz, fie ift Erfindung und Fabrikat von Wagenbauer Reller in Herisau.

Das System von Herz-Hannover ist nach gleichen Prinzipien konstruiert und zeichnet sich durch eine leicht mittelst Hebelarm von dem Fahrer zu dirigierende Fußstüge aus. Dasselbe hat, wie die meisten dieser Systeme, den nicht zu billigenden Beidenrutenkord, ferner eine sichere, aber unpraktische Berdeckvorrichtung, weil der Kranke unter derselben nicht jederzeit kontrolliert werden kann. Dieselbe wiegt 160 Kilogr. und kostet 190 Mk. Das System von Köhler in Heidelberg gleicht dem Herz'schen, ohne die leicht zu handhabende Stützvorrichtung desselben zu besitzen. Der Transport auf diesen Systemen ist dank der vorzüglichen Federung ein recht schonender, besonders wenn die Räder mit Gummireisen belegt sind. — Sinen leichteren Typus stellt die Neuß'sche und die Lohner'sche Räderbahre dar, ohne sonst wesentliche Borzüge vor den genannten Systemen zu haben.

Eine richtige Räberbahre, gleich ber von Hoffmann-Leipzig, ist die von Esmarch warm empfohlene Furlen'sche Räderbahre. Sie besteht aus einer einsachen Krankentrage und dem Fahrgestell. Letzteres ist leicht und hat außer den beiden Rädern noch vier Stützpunkte in den vier Füßen, welche allerdings einzeln hoch- und niedergestellt werden müssen. Unzwecksmäßig ist die Verdeckvorrichtung, welche fast lustdicht wie eine Glasglocke auf einem Käsesteller ruht. Gelegentlich einer Sommerübung der Wilster Sanitätskolonne sah ich einen "Verwundeten" auf dieser Trage, welcher nach Entsernung des Verdecks einem Menschen glich, der sich eine Stunde im russischen Bade ausgehalten hatte. Indessen übel stande ja leicht abzuhelsen.

Fast alle Räderbahren sind derartig konstruiert, daß sie nur auf gut passierbaren und auf mehr ober weniger festen Begen gefahren werden konnen; in sandigem ober moraftigem Boden, in Schnee u. f. w. konnen fie in der Regel nur ichwer oder gar nicht fortgeschafft werden. Gine Raberbahre, welche fo leicht ift, daß fie fast alle berartigen Schwierigkeiten überwindet und über kleine Hindernisse selbst beladen hinweg gehoben und, falls nicht mehr geschoben, ebenso bequem gezogen werden fann, habe ich touftruiert. Wenn ich mich auf eine furze Besprechung berselben hier einlasse, so thue ich dies nur, weil dieselbe eine Art Uni= versalbahre ift. Sie ift gelegentlich ber internationalen Ausstellung des italienischen Roten Kreuzes zu Rom 1893 bei bem Wettbewerb um den großen Preis, der bekanntlich ichlieflich geteilt murbe, mit der großen filbernen Medaille ausgezeichnet worden. In dem Preisausausschreiben Ihrer Majestäten bes Könige und der Königin von Italien hieß es bamals: Es handelt sich demnach um Krankentragen, die derart vervollkommnet sein muffen, daß sie leicht, dabei folide und für längere Transportzwecke verwendbar find. Die längeren Transporte find eine natürliche Folge ber burch bie vermehrte Tragweite ber heutigen Tenerwaffen vergrößerten Entfernung ber Berbandplate von ber Befechtelinie. Es tommt barauf au, nicht nur Zeit zu fparen, sondern auch die Rrafte der Krantentrager zu ichonen, fo daß diese ihre Leiftungen verdoppeln und die Zahl der Transporte vermehren können. — Unter diesen Gesichtspunkten hatte ich schon einige Jahre zuvor meine Raberbahre konftruiert. Sie ift leicht, nimmt sehr wenig Raum ein (1 Quadratmeter), hat eine einfache Konftruktion, kann von einem Mann meilenweit gefahren werden, fo zwar, daß er jederzeit Salt machen und bie Fahrbahre mit Bulfe eines leicht zu handhabenden Mechanismus allein feststellen und ebenfo wieder fahren tann. Wenn zwei Trager vorhanden find, tann fie wegen ihrer Leichtigkeit felbst beladen über tleine Sinderniffe, Graben, niedrige Sicken n. f. w. hinüber gehoben werden. An bem Fugende der Fahrbare befindet fich das Berdeck in Form eines gerollten Mantels (meine Erfindung), die vier Flügel besselben konnen nach Belieben hochgeschlagen oder niedergelaffen werden, der hintere Flügel am Ropfende bleibt zwecks Kontrolle des Rranken in der Regel hochgeschlagen. Die Fahrbare wiegt 50 Rg., toftet je nach Ausführung mit Gummireifen 2c. 150—200 Mf.

Eine originelle und anscheinend auch recht brauchbare Räderbahre, welche für den gleichszeitigen Transport mehrerer Kranken bestimmt ist, ist der Krankentransportkarren von Röhm. Derselbe besteht aus einem einachsigen Fahrgestell mit Federung, an welchem ein Kasten bestestigt ist, der die einzelnen Teile von vier Krankentragen enthält, welche mit Hülfe eines eisernen Gestells zu je zwei übereinander auf dem Karren untergebracht werden können. Der Karren, von zwei Mann gezogen, gestattet auf ebenen Wegen einen schonenden Transport. (Schluß folgt.)

