

Zeitschrift:	Das Rote Kreuz : officielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes
Herausgeber:	Schweizerischer Centralverein vom Roten Kreuz
Band:	13 (1905)
Heft:	20
Artikel:	Improvisation von Transportmitteln für Kranke und Verwundete [Fortsetzung]
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-546427

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

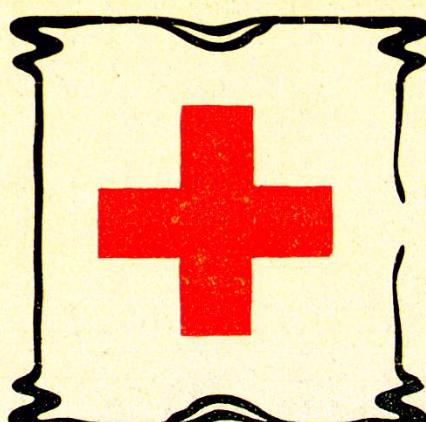
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 18.02.2026

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



Das Rote Kreuz

Offizielles Organ

des schweiz. Zentralvereins vom Roten Kreuz, des schweiz. Militär-
sanitätsvereins und des schweizerischen Samariterbundes.

Erscheint am 1. und 15. jeden Monats.

Beliebteste Beilage: „Am häuslichen Herd“, Illustri. Monatsschrift für Unterhaltung und Belehrung.

Insertionspreis:

(per einspaltige Petitzeile)
Für die Schweiz 30 Cts.
Für das Ausland 40 Cts.
Reklamen: 1 Fr. per Redaktionszeile.



Abonnement:

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

Redaktion und Administration: Hr. Dr. W. Sahl, Zentralsekretär für freiwilligen Sanitäts-
dienst, Bern. **Kommissionsverlag:** Hr. Fr. Semminger, Buchhandlung, Bern.
Announce teil: Genossenschafts-Buchdruckerei Bern.

Inhalt: Improvisation von Transportmitteln für Kranke und Verwundete (Fortsetzung.) — Neben Blitzschlag. — Kreischreiben des schweizerischen Militärdepartements an die Militärbehörden der Kantone. — Der Zentral-
vorstand des schweizerischen Militär-sanitätsvereins an die Sektionen. — Aus dem Vereinsleben. — Zentralsekretariat
des schweizerischen Roten Kreuzes. — Briefkasten der Redaktion. — Lindenholzpost.

Improvisation von Transportmitteln für Kranke und Verwundete. (Fortsetzung.)

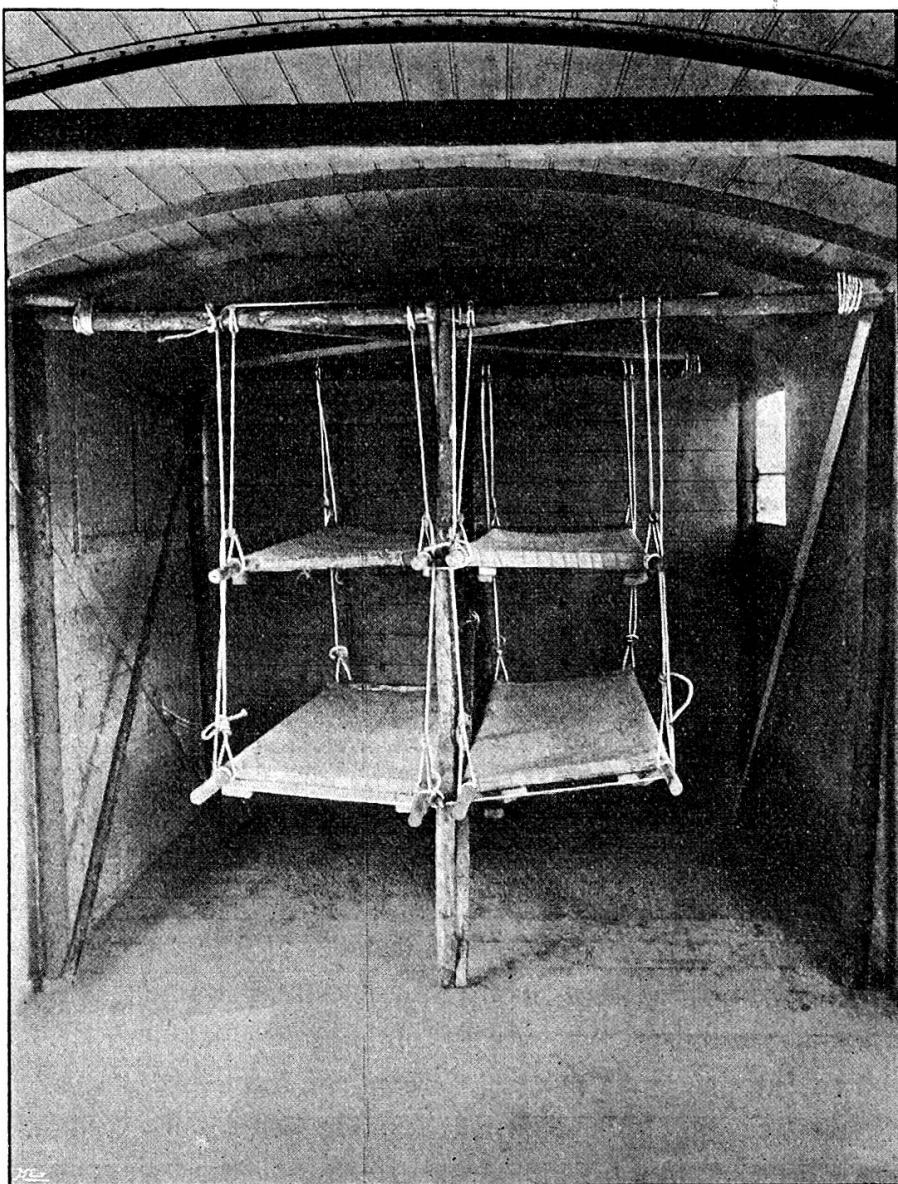
e) Eisenbahnwagen.

Zum Transport mittelst Eisenbahnwagen benutzt man, abgesehen von den wenigen „Krankenwagen“ der schweizerischen Eisenbahnen, die wegen ihres hohen Preises nur für wenige Fälle in Betracht kommen, gedeckte Güterwagen. Einzelne liegend zu transportierende Personen werden auf Tragbahnen in diese Wagen gehoben. Um die Stöße während der Fahrt abzuschwächen, werden die Enden der Tragbahnenholme auf dicke Stroh- oder Reisigbündel gelagert und an dieser federnden Unterlage festgebunden. Für den Transport mehrerer Verletzter, wie es z. B. im Kriege vorkommt, erstellt man in den Wagen Gestelle aus Rundholz, Brettern oder Doppellatten, an denen die Tragbahnen, je zwei übereinander mittelst Strickschlaufen aufgehängt werden. Auf diese Weise können in jeder Wagenhälfte vier liegend zu transportierende, per Wagen also acht Verletzte untergebracht werden.

Fig. 72 zeigt eine solche Einrichtung aus Rundholz. Bei deren Herstellung verfährt man folgendermaßen: Für jede Wagenhälfte werden aus 8—10 cm starkem Rundholz zwei rechtwinklige Ständer fertiggestellt, bestehend aus einem Querträger, dessen Länge der Wagenbreite entspricht und zwei senkrechten Seiten- und einer Mittelstütze von je 2 m Länge.

Von diesen Ständern wird der eine 30 cm, der andere 210 cm von der Stirnwand entfernt in die eine Wagenhälfte hineingestellt und gegen die seitlichen Wagenwände verkeilt. Um ihnen mehr Standfestigkeit zu geben, werden sowohl die wagrechten als die senkrechten Hölzer unter sich durch kreuzweise angebrachte Latten oder Rundhölzer versperrt.

Fig. 72.

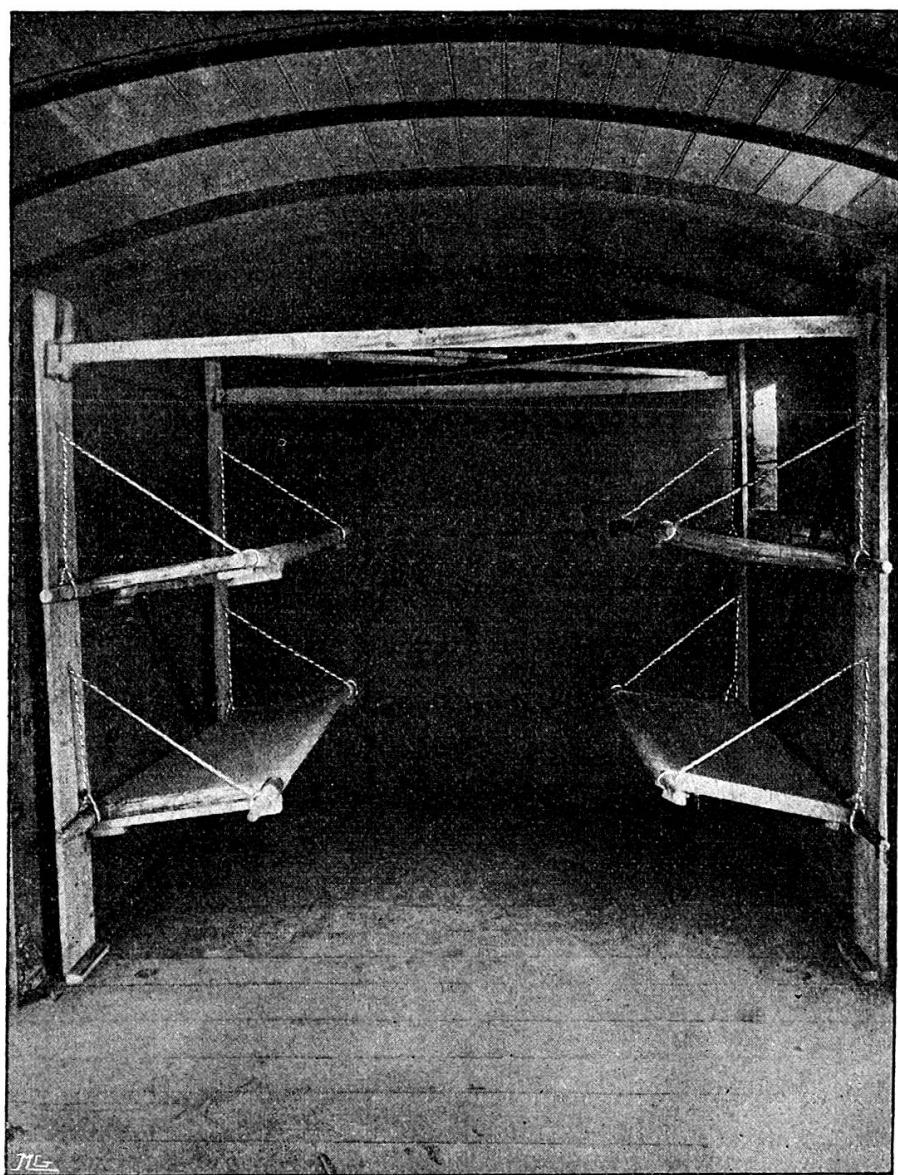


An dieses solide Gestell können nun vier Tragbahnen mittelst Seilen aufgehängt werden. Zu diesem Zweck werden aus acht etwa 350 cm langen Stricken Aufhängeseile gebildet in der Weise, daß je in der Mitte und an den Enden jedes Seils feste unverschiebbare Schlaufen hergestellt werden, in die dann die Tragbahnenholme eingehängt werden. Nach dem Verladen werden die Tragbahnen, um große Seitenschwankungen zu verhüten, mit je zwei Stricken nach aufwärts und seitwärts verankert. Um die Stöße der Tragbahnen gegen die Stirnwände soviel wie

möglich zu mildern, werden diese in der Höhe der Tragbahnenholmen vermittelst Strohbündel gepolstert. Für eine vollständige Wageneinrichtung (acht Verwundete) braucht es etwa 80—100 laufende Meter Rundholz.

Fig. 73 zeigt eine Einrichtung für vier liegend zu Transportierende, wobei die Tragbahnen an Stricken gegen die Seitenwände des Wagens gehängt werden.

Fig. 73.



Hierzu braucht es vorerst vier Seitenständer; jeder derselben besteht aus einem Brett von ungefähr 20 cm Breite, 2 bis 2,50 m Länge und ungefähr 35 mm Dicke; auf die Rückseite dieses Brettes nagelt man an den Enden 4 bis 5 cm starke Querleisten, damit beim Aufstellen zwischen Brett und Wagenwand etwas Raum bleibt; dann werden in das Brett 87 cm und 165 cm vom einen Ende entfernt, zwei nicht zu kleine Löcher gebohrt, in die später die Aufhängeseile eingehängt werden.

Zwei dieser Standbretter werden nun je 25 cm von der Stirnwand entfernt senkrecht an die seitlichen Wagenwände gestellt, so daß die glatte Seite nach dem Wageninnern gekehrt ist; die Fußenden der Bretter werden durch auf dem Boden festgenagelten Querleisten gegen das Ausrutschen versichert und dann die oberen Enden mittelst eines Querholzes, dessen Länge der Wagenbreite entspricht, gegen die Seitenwände versperrt. Damit diese Versperrung nicht ausgleiten kann, wird sie nach unten und nach beiden Seiten durch aufgenagelte Lattenstücke festgehalten. In ganz gleicher Weise werden die zwei andern Standbretter in ca. 210 cm Entfernung von der Stirnwand aufgestellt. Schließlich sichert man die beiden Ständerpaare gegenseitig, indem man die vier Enden der Querhölzer durch zwei übers Kreuz angebrachte Latten versperrt.

Zum Aufhängen der vier Tragbahnen sind nun noch acht Stricke nötig, die folgendermaßen hergestellt werden: Ein Seil von 225 cm Länge wird an seinen Enden mit ungefähr 12 cm langen Schlaufen versehen; dasselbe wird dann zusammengelegt, so daß zwei ungleich lange Arme von 84 cm und 66 cm Länge entstehen. Durch Umlwickeln beider Teile mittelst einer Schnur wird aus der Umschlagstelle eine Schlaufe von 12 bis 15 cm Länge gebildet, die nun durch das Loch im Standbrett gezogen und auf der Rückseite desselben durch einen eingesteckten runden Knebel festgehalten wird. Vor dem Verladen sollen alle Aufhängeseile an den Ständern eingehängt sein, so daß beim Verladen die Schlaufen der Seile einfach über die Tragbahnenholme geschoben werden können, und zwar kommt die nach dem Wageninnern liegende Tragstange in die Schlaufe des längeren Seilstückes.

Um die Stöße beim Fahren zu lindern, können zwischen Ständer, Stirnseiten und Tragbahnen Strohbündel angebracht werden. Es ist auch hier angezeigt, die Tragbahnen seitlich und aufwärts mit Stricken zu verankern. (Fortsetzung folgt.)

Über Blitzschlag.

Von Dr. med. Alfred Brodführer, Schliersee.

Obgleich Verlebungen durch Blitzschlag verhältnismäßig selten sind, — man hat ausgerechnet, daß von allen Menschen auf der ganzen Erde jährlich im Durchschnitt etwa 4000 vom Blitz getroffen und von diesen etwa 1000 getötet werden — so ist es doch wichtig, zu wissen, welche sofortige Maßnahmen hierbei getroffen werden müssen. Denn frühzeitige energische Hülfeleistungen zeitigt gerade bei Blitzlähmungen, wie wir weiter unten sehen werden, vorzügliche Resultate, und nur selten kommt es vor, daß ein vom Blitz Getroffener, der noch am Leben gefunden wird, später nach Tagen oder Wochen stirbt, so daß die Voraussage für Erhaltung des Lebens durchaus günstig ist. In weitaus den meisten Fällen gehen die Lähmungerscheinungen, auch wenn der Verunglückte zunächst das Bild schwerster Gehirnerschütterung bot, vollständig wieder in Heilung über.