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: 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

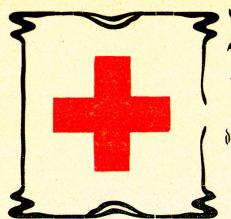
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 03.12.2025

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



Das Rote Kreuz

Offizielles Organ

des schweiz. Zentralvereins vom Roten Krenz, des schweiz. Ailitärsanitätsvereins und des schweizerischen Samariterbundes.

Erscheint am 1. und 15. jeden Monats.

Belletristische Beilage: "Am hanslichen Berd", Illustr. Monatsschrift für Unterhaltung und Belehrung.

Infertionspreis:

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



Abonnement:

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

Redaktion und Administration: Hr. Dr. W. Sahli, Zentralsefretär für freiwissigen Sanitätsdienst, Bern. Kommissionsverlag: Hr. Semminger, Buchhandlung, Bern. Annoncenteil: Genossenschafts-Buchdruckerei Bern.

Inhalt: Improvisation von Transportmitteln für Kranke und Berwundete (Fortsetung.) — Ueber Blisschlag. — Rreisschreiben des schweizerischen Militärdepartements an die Militärbehörden der Kantone. — Der Zentralsvorstand des schweizerischen Militärsanitätsvereins an die Sektionen. — Aus dem Bereinsleben. — Zentralsetretariat des schweizerischen Koten Kreuzes. — Briefkasten der Redaktion. — Lindenhospost.

Improvisation von Transportmitteln für Kranke und Verwundete.

(Fortsetzung.)

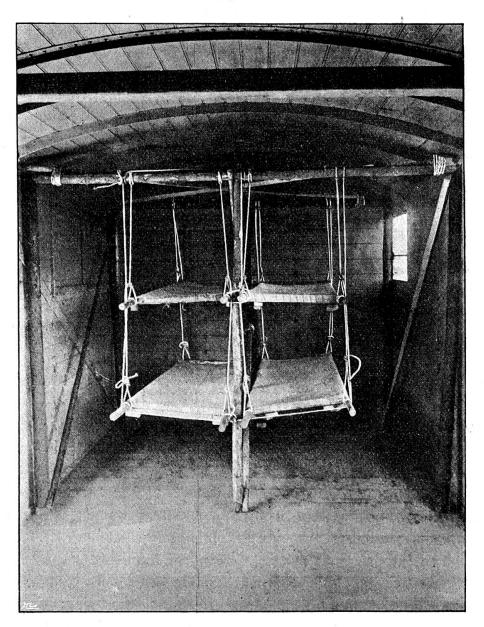
e) Eisenbahnwagen.

Zum Transport mittelst Eisenbahnwagen benutt 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 Tragbahren in diese Wagen gehoben. Um die Stöße während der Fahrt abzuschwächen, werden die Enden der Tragbahrenholme auf diese Stroh- oder Reisigbündel gelagert und an dieser sedernden Unterlage sestgebunden. Für den Transport mehrerer Verletzter, wie es z. B. im Kriege vorkommt, erstellt man in den Wagen Gestelle aus Rundsholz, Vertern oder Doppellatten, an denen die Tragbahren, je zwei übereinander mittelst Strickschlausen aufgehängt werden. Auf diese Weise können in jeder Wagenshälfte 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 verfertigt, 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.

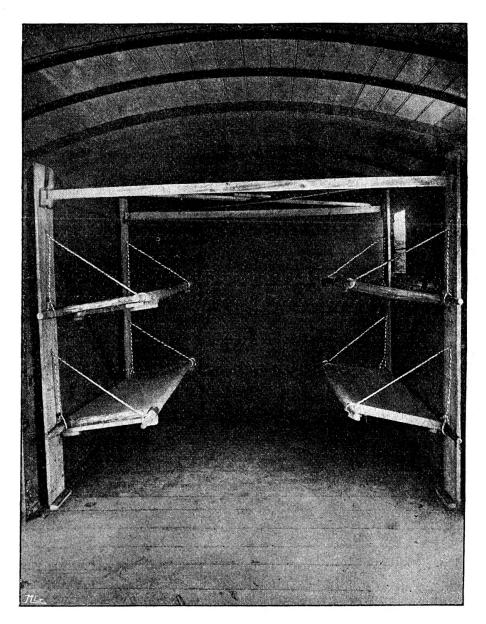


An dieses solide Gestell können nun vier Tragbahren mittelst Seilen aufgeshängt werden. Zu diesem Zweck werden aus acht etwa 350 cm langen Stricken Aufhängeseile gebildet in der Weise, daß je in der Mitte und an den Enden jedes Seils seste unverschiebbare Schlausen hergestellt werden, in die dann die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

möglich zu mildern, werden diese in der Höhe der Tragbahrenholmen 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 Tragbahren 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 Duerleisten, damit beim Aufstellen zwischen Brett und Wagenwand etwas Raum bleibt; dann werden in das Brett 87 cm und 165 cm vom einen Ende entsernt, zwei nicht zu kleine Löcher gebohrt, in die später die Aushängeseile eingehängt werden.

Zwei dieser Standbretter werden nun je 25 cm von der Stirnwand entsernt 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 sestgenagelten 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 Entspernung von der Stirnwand aufgestellt. Schließlich sichert man die beiden Ständerspaare gegenseitig, indem man die vier Enden der Querhölzer durch zwei übers Kreuz angebrachte Latten versperrt.

Zum Aufhängen der vier Tragbahren 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 Schlausen versehen; dasselbe wird dann zusammengelegt, so daß zwei ungleich lange Arme von 84 cm und 66 cm Länge entstehen. Durch Umwickeln beider Teile mittelst einer Schnur wird aus der Umsschlagstelle eine Schlause 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 Aushängeseile an den Ständern eingehängt sein, so daß beim Verladen die Schlausen der Seile einfach über die Tragbahrenholme geschoben werden können, und zwar kommt die nach dem Wageninnern liegende Tragstange in die Schlause des längeren Seilstückes.

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

Ueber Blikschlag.

Bon Dr. med. Alfred Brodführer, Schlierjee.

Obgleich Verletzungen 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 sosortige Maßnahmen hierbei getroffen werden müssen. Denn frühzeitige energische Hülfeleistungen zeitigt gerade bei Blitzslähmungen, 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 Lähmungserscheinungen, auch wenn der Verunglückte zunächst das Vild schwerster Gehirnerschütterung bot, vollständig wieder in Heilung über.