

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Mitteilungen des Gesamtvorstandes des Badischen Landesvereins vom Roten Kreuz. 1898-1912 1909

9 (25.12.1909)

Heft 8 fehlt

Nr. 9. 1909



25. Dezember.

Mitteilungen

des Gesamtvorstandes des

Badischen Landesvereins vom Roten Kreuz.

(Unter dem Protektorat Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs.)

Erscheint nach Bedarf.

Geschäftsstelle: Karlsruhe, Gartenstraße 49.

Telegramm-Aufschrift: Rotes Kreuz, Karlsruhe (Baden).

Fernsprecher Nr. 2225.

Inhalt: 1. Badische Wagenabteil-Beträge. 2. Großsche Transporttrage. 3. Halbbehelfs-Vorrichtung Dr. Hunsdiecker. 4. Deutsche Eisenbahnbestimmungen für Kranken-transporte zc.

Beitrag

zu den Eisenbahn-Transport-Einrichtungen der freiwilligen Sanitätskolonnen vom Roten Kreuz

(mit Abbildungen).

1. Die Wagenabteil-Beträge des Badischen Landesvereins vom Roten Kreuz.
2. Ein Hänge- und Spannsystem: Groß-Kastatt.
3. Die Hunsdieckersche Halbbehelfseinrichtung.

Das Lingweiler- und das Spannsystem Neckarau setzen wir als bekannt voraus.

Transportversuch mit einer Wagenabteiltrage für die Eisenbahnbeförderung von Kranken.

Die vielen Übelstände, die mit der Unterbringung der Kranken zc. in den Güterwagen verbunden sind, veranlaßte uns, eine von unserem Mitglied, Marineoberstabsarzt Dr. Kay gegebene Idee durch den Fabrikanten für Sanitätsgeräte, Firma Köhler, Heidelberg, ausführen zu lassen.

Am 28. Februar 1909 wurde unter der Begünstigung der Groß-Generaldirektion der Staatseisenbahnen ein Transportversuch mit der beladenen Trage auf der Strecke Karlsruhe-Magau und zurück ausgeführt.

Anwesend waren: als Vertreter der Generaldirektion der Betriebsinspektor Weiß, Karlsruhe; als ärztlicher Sachverständiger der Kolonnenarzt der S.-K. Karlsruhe: Stabsarzt d. L. Dr. Berg; ferner der Vorsitzende, Materialverwalter Dörr, Kolonnenführerstellvertreter Hummel und noch einige Kameraden der S.-K. Karlsruhe, endlich Köhler, Heidelberg, selbst.

Die Trage selbst aus der Köhlerschen Fabrik hervorgegangen, ist mit einigen Einzelheiten Köhlerschen Ursprungs versehen (weßwegen bis auf weiteres der Nachdruck der unten gebrachten Ansichten nicht erlaubt ist).

Die Trage war mit ihrem Transportwagen durchaus neu und machte einen ganz vortrefflichen Eindruck.

Über den Versuch selbst lassen wir den ärztlichen Sachverständigen sprechen, wie folgt:

Wagenabteiltrage zur Krankenbeförderung auf Eisenbahnen.

Es war verlangt, den Transport eines Erkrankten im Wagenabteil zu ermöglichen, und zwar in liegender Stellung, ohne daß es nötig wurde, den Kranken selbst irgendwie bei dem Verladen zu belästigen. Die Breite der Wagentüren beschränkt naturgemäß auch die Breite der Trage, zumal bei vielen Wagen noch diese Breite durch Holzschuhleisten gegen den Zugwind verkleinert wird. Deshalb ist höchstens eine Breite von 52 cm möglich, die aber noch den Nachteil hat, daß die Hände der Träger dann nicht noch neben der Trage durch die Türöffnung gehen. Deshalb empfiehlt es sich, die Breite auf 50 cm zu beschränken. Der Kranke liegt auf einer solch schmalen Trage aber schlecht. Um diesen Uebelstand zu beseitigen, sind an der Trage seitlich umklappbare, etwa 6 cm breite Holzklappen in der Länge vom verstellbaren Kopfteil bis zu den Beinlascen angebracht, die also sowohl auf dem Transport zum Wagenabteil, wie auch in diesem selbst eine Verbreiterung der Bahre um 12 cm gestatten, sodas dann der Körper beiderseits genügend Platz läßt, um bequem Decken unterschieben oder auch einmal die Arme und Hände auflegen zu können. Der Klappenmechanismus ist erstaunlich einfach und vermeidet jedes Scharnier. Das Hineinheben geschieht also mit hochgestellten Seitenklappen. Am Kopfende hebt ein Mann, am Fußende zu beiden Seiten je ein Mann die Trage bis in Höhe des Abteibodens. Der vierte Mann hat vorher das Abteil bestiegen und saßt die jetzt über dem Abteiboden hineinragenden Heben des Fußendes an. Jetzt lassen die seitlichen Träger los und besteigen entweder von den Seitenabteils oder von der anderen Seite durch die Tür das Abteil. Die Trage wird in Bodenhöhe weiter hineingeschoben, bis sie von diesen beiden Seitenträgern etwa unter dem schrägen Kopfteil erfaßt werden kann. Der vierte Mann steigt nun auch ins Abteil und bringt die beiden Aufhängehaken an den Handgepäckneßen an. Zwei Gurten werden oben und unten unter der Trage durchgezogen und in diese Haken eingehängt, sodas jetzt der Kranke auf der hängenden Trage liegt. Diese Aufhängevorrichtung ist zweierlei Art. Handelt es sich um Handgepäckbretter, so werden praktisch geformte geschmiedete Eisenklammern einfach über die Kante geschoben. Durch das Gewicht der Trage klammern sie sich unverrückbar an das Eschenholzbrett fest; sind Gepäckneße vorhanden, so genügen geschmiedete S-Haken, die über die Eisenrohre der Neße gehakt werden. Es wurde nun probiert, ob die Schwankungen der je nur an zwei Punkten hängenden Trage nicht zu erheblich sind. Es zeigte sich, daß es notwendig ist beim Anfahren, Anhalten und beim Durchfahren von mehreren Weichen die Trage etwas festzuhalten, was ohne weiteres von einem oder zwei der in demselben Abteil mitfahrenden Krankenträgern gemacht werden kann. So lassen sich leicht seitliche Schwankungen vermeiden. Die Schwankungen von oben nach unten sind dagegen erheblicher und dürften bei Bauchkranken unangenehm empfunden werden. Aber auch das ließ sich leicht vermeiden, wenn man unter der Tragenmitte durch eine Gurt von dem einen Gepäckneße zum gegenüberliegenden durchzieht. Es kann das auch ein einfacher dünner Strick sein, der an beliebigen Vorsprüngen, deren sich geeignete in großer Anzahl in jedem Abteil finden, festbindet. Man liegt dann wirklich recht bequem. Ich bin selbst längere Zeit auf dieser Trage liegend gefahren. Auch das Aus- und Einladen ist recht einfach und durchaus sicher und ganz ohne jede Belästigung für den Transportierten. In dem Abteil schwebt die Trage also über der einen Bank, die andere

bleibt ganz frei für die Träger. Was die Trage selbst betrifft, so ist sie möglichst leicht konstruiert, hat Kopphaarmatratze und Keilkissen, Fußbrett, die erwähnten Seitentklappen, Brust- und Fußlappen zum Schnallen. Die Holme sind einschiebbar, der Kopfteil verstellbar. Sie kann auf ein Wagengestell aufgesetzt werden und hat noch vier seitlich etwas herausziehbare Füße, um sie auch auf die breiteren, beim Militär vorgeschriebenen Fahrgestelle aufsetzen zu können: An losen Teilen sind nur in einer Tasche unter dem Kopfteil notwendig drei Gurten, zwei Hakenklammern und zwei S-Haken. Außerdem kann noch ein leicht aufstellbares und klein zusammenzulegendes Verdeck mitgeliefert werden. Gefertigt wird die Trage von der bekannten Sanitätsgerätefabrik Köhler & Cie., Hoflieferant in Heidelberg (Bahnhofstr. 33), Fernsprecher 687.

Dr. Berk, Stabsarzt a. D., Kolonnenarzt d. freiw. S.-R. Karlsruhe.

Anmerkung: Es wird der Gebrauch eines dritten Gurts zur Unterstützung der Mitte der Trage empfohlen. Die gefederten Schwellen erlauben das Auflegen der Trage auf den Sitzbänken, sofern der Kranke den schwebenden Transport nicht ertragen kann. Der Preis der vollkommen mit Straßentransportwagen und Zubehör ausgerüsteten Trage bei Köhler-Heidelberg stellt sich auf 310 M. In Einzelheiten: Trage 98 M., Verdeck 32 M., Wagen 135 M., Korb 25 M., Schwellen 20 M.

Die Kolonne kann sich mangels an Mitteln ein Behelf nach den oben gegebenen Maßen und Einzelheiten herstellen; man kann z. B., wie dies in Lahr auf dem Führer- und Arztetag 1908, wo wir die Aufgabe der Vorführung einer Bettrage gestellt hatten (Mitteilungen 1908, Nr. 3 u. 4), schon geschehen war, die Seitenteile mit Schanieren zum Umklappen einrichten. Bei einem Transport nach außerhalb tut man am besten das Nähergestell (der Unterwagen) im Eisenbahn-Gepäckwagen (als Gepäckstück zu bezahlen) mitzuführen, um am Bestimmungsort unabhängig an weiterer örtlicher Bestellung zu sein. Der Landesverein ließ mittels einer solchen Trage eines der Messina-Opfer in Palermo abholen und nach Heidelberg verbringen. Die Trage war nur 1,70 m lang und konnte in der II. Klasse des D-Zuges durch das Fenster eingeschoben werden. Die Kranke fand den Transport sehr schonend. Die Kolonne Weinheim hat ebenfalls eine solche Bettrage mit Wagen im Gebrauch.

Bericht.

Das Großsche Transportsystem für gedeckte Eisenbahn- und Möbelwagen zum Transport im Kriege Verwundeter oder Verunglückter hat den Vorzug vor allen bis jetzt erschienenen Erfindungen auf diesem Gebiete, daß es:

1. In der Verpackung einen sehr geringen Raum beansprucht,
2. am schnellsten eingebaut ist (ein kompletter großer Güterwagen ist in 5 Minuten zur Aufnahme von 8, in dringenden Fällen sogar 12 Tragbahnen fix und fertig eingerichtet),
3. in der Handhabung das denkbar einfachste System und ohne besondere Vorkenntnisse von jedermann an Hand der Zeichnung sofort einzubauen ist,
4. vermöge seiner sinnreichen Federungskonstruktion absolut sicher ist, je größer die Belastung, desto größer der Halt,
5. ein sehr billiges Transportsystem ist.

Beschreibung:

a. Bestandteile des Systems sind für Einrichtung eines kompletten großen Wagens zur Aufnahme 8—10 Verwundeter folgende:

- 16 Stück Zangen (Klauen),
- 16 " Stricke zur Aufnahme der Tragestangenenden fertig gerichtet,
- 16 " Federn zum Befestigen am Boden, um Stoßschwankungen in der Längs- oder Seitenrichtung abzuschwächen,
- 16 " Ringschrauben zum Befestigen der Federn.

b. Anweisung zur Einrichtung der Wagen:

Die Zangen werden auseinandergezogen und nach Abmessung der nötigen Abstände an den Spriegeln der Wagendecke angelegt; durch die obengenannte Federung preßt sich dieselbe ohne weiteres so fest, daß ein Herabfallen ausgeschlossen ist. Die ganze Einrichtung ist nun fertig zum Einladen. Nach Einhängen der Tragen werden noch die Ringschrauben am Boden befestigt zur Aufnahme der Federn, die die Vor- und Rückwärts- und die Seitwärtschwankungen (Stoßschwankungen) nicht aufhalten (das wäre ein sehr großer Nachteil für den Verletzten), sondern so abschwächen, daß zu starke Schwankungen, die eventuell ein Aneinanderstoßen der Tragen oder Anstoßen derselben an den Seitenwänden hervorrufen würden, verhindert werden.

Der denkbar einfachste, für den Verwundeten sicherste, dabei angenehmste Transport ist damit gesichert.

Die Erfindung ist durch D. R. G.-M. Nr. 22016 geschützt und kann vermöge seiner ganz besonderen Vorzüge allen Verwaltungen und Sanitätsanstalten und Korporationen bestens empfohlen werden.

Der Kolonnenführer.

Anmerkung des Landesvereins: Kann dieses erprobte System ebenfalls nur empfehlen.

Zu beziehen bei Schlossermeister Groß-Rastatt, Dreherstr. 8, zum Preis von 30 M.

Halbbeheifs-Vorrichtung von Dr. med. Rob. Hunsdieker.

Das System, welches in erster Linie zu Transporten von Verletzten in Güterwagen bestimmt ist, setzt sich zusammen aus starken Hölzern und fertigen Federhaken.

In Kühlemann (achtzehnte Auflage) S. 128 kurz erwähnt.

Die Hölzer, zu denen jedes beliebige (daher der Name Beheifs) kräftige Material verwandt werden kann, müssen genau auf die Breite des Güterwagens (die neuen deutschen Wagen sind 275 cm breit) zugeschnitten sein. An ihnen werden die Löcher gebohrt, und zwar genau senkrecht und der Breite der Tragholme entsprechend, die in die Haken zu liegen kommen. Die mit den Federhaken fertig gestellten Hölzer werden auf die an der Längswand des Wagens befindlichen Holzleisten der Länge der Tragholme entsprechend (210—215 cm) gelegt und in dieser Stellung durch an der Seitenwand befestigte Holzklötchen fixiert. Die Hölzer reichen zur Höchtaufnahme von drei Tragbahren; dabei bleibt, wenn zwei nahe aneinander gerückt werden (siehe Abbild.), seitlich von der Mitte ein Raum von ca. 60 cm, von dem aus die Verletzten bedient werden können. Stehen genügend Wagen zur Verfügung, wird man die Hölzer naturgemäß nur mit zwei Tragen belegen und damit einen größeren Raum zwischen den zwei Tragbahren lassen.

Die Federhaken, — das fertige Material — bestehen aus dem Sperrgelenk und der um es herumgewundenen Spiralzugfeder.

Ein Güterwagen kann bei Benutzung dieses Systems mit 18 Tragen belegt werden. (Es sei hier daran erinnert, daß an der Seitenwand sich eine erste Holzleiste [oberer Rand 43 cm vom Boden], eine zweite Holzleiste [oberer Rand 87 cm vom Boden] und nächst der Decke eine vorspringende Holzlatte sich befinden.) Im einzelnen sei bemerkt:

- I. Beim Belegen mit 4 oder 6 Tragen wird zweckmäßig die zweite Leiste gewählt.
- II. Beim Belegen mit 8 oder 12 Tragen werden beide Leisten verwandt, jedoch so, daß die zweite Leiste durch ein Holzstück erhöht wird, um den nötigen Abstand zu erzeugen.
- III. Beim Belegen mit 12 oder 18 Tragen werden am besten auf die zweite Holzleiste senkrecht Bretter gestellt, die seitlich zu sichernde Löcher für die Querbalken enthalten und unter die am Dache befindliche Latte geschoben werden. In diesem Falle müssen diese senkrecht gestellten Bretter die Einschnitte zur Aufnahme der Querböcher stets an der Außenseite haben. Im übrigen ist der Improvisation hier Tür und Tor geöffnet.

Das Einladen geschieht folgendermaßen: Die fertigen Hölzer (2, 4 oder 6 für die Wagenhälfte) werden am Boden des Wagens niedergelegt, die einen quer in der Wagenbucht, die andern quer am Eingang zur Wagenhälfte. Sodann werden drei Tragen in den Wagen hineingehoben und in der Wagenhälfte niedergelegt. Nunmehr werden die Hölzer eingelegt und die Tragen eingehängt. So wird von Etage zu Etage verfahren; jedoch muß die oberste Etage stets zuerst belegt werden. Der freie Mittelraum bietet bei der Beladung mit den unteren Tragen dann große Vorteile.

Zweck des Systems ist in

- I. Linie die Ermöglichung eines guten Massentransports,
- II. Linie der Transport von Kranken und Verletzten überhaupt, einmal wegen der vorzüglichen und absolut sicheren Zugfeder bei Aufhebung jeder Seitenschwankung, zum anderen wegen des enorm billigen Preises.

Die Halbbehelfsvorrichtung hat in der neuen preuß. Kriegs-Sanitätsordnung Aufnahme gefunden.

Mailand Ausstellung 1907: silberne Medaille. (Ausstellung im Rahmen des deutschen Roten Kreuzes.)

Preise: 24 vernickelte Spiralfedern (für 6 Tragbahren) 40 M.

Anfragen nur erbeten an den Erfinder Dr. med. Hunsbieder, Hohenlimburg in Westfalen.

Anmerkung: Das System ist als ein denkbar einfaches zu empfehlen, zumal alle deutschen Güterwagen in ihren Einrichtungen zum Truppentransport die entsprechenden seitlichen Holzleisten zum Auflegen der Trageholme besitzen.

Bekanntmachung

der entsprechenden Bestimmungen für Krankenbeförderung, um vielfachen Anfragen zu begegnen.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif.

Teil I.

Gültig seit 1. Mai 1907.

B. Personen-, Kranken- und Gepäckwagen.

1. Wenn die Einstellung bahneigener oder Privaten gehöriger Salon-, Schlaf-

oder sonstiger Personenwagen, sowie besonders eingerichteter Krankenwagen gestattet wird, so sind für die Benutzung ohne Rücksicht auf die Achsenzahl Fahrarten I. Klasse für soviel Personen, wie den Wagen benutzen, mindestens für 12 Personen für jeden eingestellten Wagen, zu lösen (siehe jedoch Ziffer 5.). Bei Einstellung von bahneigenen Schlafwagen wird daneben eine Gebühr für die Benutzung der Schlafplätze nicht erhoben.

2. Werden auf Verlangen zur Beförderung des Gepäcks besondere Wagen eingestellt, so ist für diese eine Gebühr von 0.40 M. für die Achse und das Tariffilometer zu entrichten.

3. In jedem der nach Ziffer 1 gestellten Wagen wird ein Begleiter (Wagenmeister) auf Grund eines von der vorgesetzten Dienststelle (Stationsvorstand oder eine diesem übergeordnete Dienststelle) der den Wagen einstellenden Verwaltung auszufertigenden Ausweis auf den Benutzungs- und Leerarten des Wagens frei befördert. Der Ausweis berechtigt auch zur freien Fahrt mit einem anderen Zuge als mit dem, in welchem der Wagen frei zurückläuft.

4. (1.) Werden auf Antrag des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind für ihre Beförderung auf Strecken, die diese Wagen unbefetzt durchfahren, sowohl auf dem Hinwege als auch auf dem Rückwege 7 Pfennig für die Achse und das Tariffilometer zu entrichten. Bei Berechnung dieser Leerlaufgebühr wird — auch wenn die Wagen auf einem andern Wege als auf dem Hinwege nach der Heimatstation zurückgeführt werden — die Streckenlänge, die die Wagen besetzt durchfahren haben, auf die Gesamtlänge der von den Wagen leer durchlaufenden Strecken angerechnet; nur für die hiernach verbleibende Mehrentfernung werden Gebühren erhoben.

(2.) Die Leerlaufgebühr wird ohne Rücksicht darauf erhoben, ob der Wagen der Eisenbahn gehört oder nicht, sie wird in dem letzteren Falle auch dann, und zwar für die Hin- und Rückfahrt, berechnet, wenn der Wagen auf besonderes Verlangen vor oder nach der Verwendung zur Instandsetzung nach einer Werkstätte gesandt wird.

5. (1.) Wird für die Beförderung von Kranken ein Gepäck- oder Güterwagen, ein Wagen IV. Klasse oder ein Wagen III. Klasse mit herausgenommenen Sitzen eingestellt, so sind für die Kranken, ohne Rücksicht auf ihre Zahl, sechs Fahrarten II. Klasse der betreffenden Zuggattung zu lösen.

(2.) Bei Benutzung eines besonderen Krankenabteils in Wagen III. Klasse, deren übrige Abteile dem allgemeinen Verkehr dienen, sind für die Kranken ohne Rücksicht auf ihre Zahl, vier Fahrarten III. Klasse der betreffenden Zuggattung, mindestens aber für Sitzüge zu lösen.

(3.) Zwei Begleiter werden in dem Krankenwagen oder besonderen Abteil frei befördert; weitere in demselben Wagen oder Abteil mitreisende Begleiter haben je eine Fahrart III. Klasse der betreffenden Zuggattung mindestens aber für Sitzüge zu lösen.

(4.) Die zur Bequemlichkeit und Notdurft der Kranken während der Reise nötigen Gegenstände können in dem Wagen oder in dem Krankenabteil gebührenfrei mitgeführt werden. Für das sonstige Reisegepäck ist die tarifmäßige Gepäckfracht zu entrichten.

6. Wenn für die Beförderung eines Kranken mit Transportbett ein Wagenabteil III. Klasse überlassen wird, so sind zwei Fahrarten III. Klasse der betreffenden Zuggattung, mindestens aber für Sitzüge, und für jeden in dem Abteil mitfahrenden Krankenbegleiter eine Fahrart III. Klasse der betreffenden Zuggattung, mindestens aber für Sitzüge zu lösen.

7. Werden Wagen der in Ziffern 1, 2 und 5 genannten Art über Verbindungsbahnen befördert, die der Zug, in den sie eingestellt sind, nicht befährt, so werden außerdem Überführungsgebühren nach der Anlage 1 erhoben.

8. Bei Berechnung der Mindestgebühr in den Fällen zu 1, 5 und 6 werden zwei Fahrkarten zum halben Preise als eine Fahrkarte gerechnet.

9. Die Gebühren zu 2, 4 und 7 sind auf der Abgangsstation vorauszubezahlen; der Besteller erhält einen Abfertigungsschein, den er bei der Beendigung der Fahrt abzugeben hat.

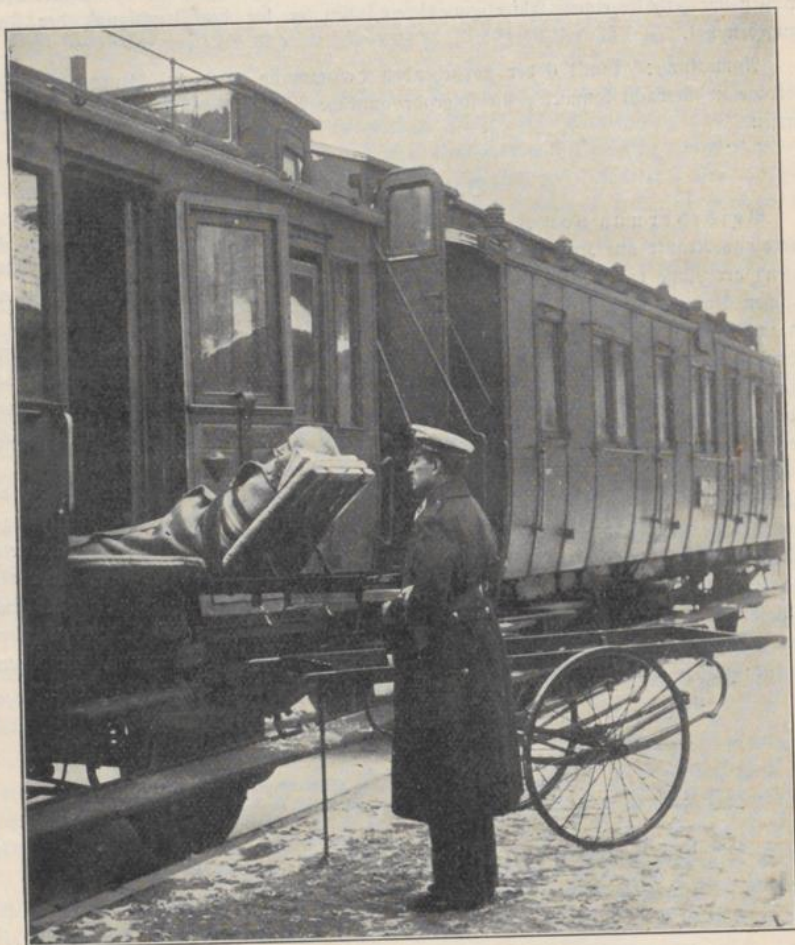
Anmerkung: Punkt 6 der vorstehenden Bestimmung wird bei Benützung unserer Beträge in Betracht kommen; die folgende amtliche Veröffentlichung wird noch Näheres bringen.

Bahntransport.

Beförderung von Kranken. Es ist Klage darüber geführt worden, daß neuerdings Kranke auf Krankentragbahnen zur Beförderung in den Gepäckwagen (Schutzwagen) der Züge nicht mehr zugelassen würden. Nach den Bestimmungen der für alle deutschen Bahnen geltenden Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist es unterjagt, in dem unmittelbar hinter der Lokomotive als Schutzwagen laufenden Gepäckwagen Personen zu befördern. Abweichungen von diesen Bestimmungen zu gestatten, sind die Verwaltungen nicht zuständig. Wenn in einzelnen Fällen von den Stationen Personenbeförderung in den Schutzwagen zugelassen wurde, so kann dies nur auf Unkenntnis oder mißverständlicher Auslegung der Vorschriften zurückgeführt werden.

Für die Beförderung von Kranken auf Tragbahnen kann mit Zustimmung der der Abgangsstation vorgelegten Betriebsinspektion ein besonderer Gepäck- oder Güterwagen eingestellt werden, wofür ohne Rücksicht auf die Zahl der Kranken sechs Fahrkarten 2. Klasse der betreffenden Zuggattung zu lösen sind. Auch ist es zulässig, in einem Zuge, in welchem Wagen 3. Klasse mit abgeforderten Abteilen laufen und verfügbar sind, zur Beförderung eines Kranken auf einer Krankentragbahre ein solches Abteil zu überlassen. Hierfür sind zwei Fahrkarten 3. Klasse der betreffenden Zuggattung, mindestens aber für Silzüge zu lösen; eine gleiche Fahrkarte hat auch jeder Begleiter zu lösen.

Badischer Landesverein vom Roten Kreuz.
Einrichtungen zur Krankenbeförderung auf Eisenbahnen.



Wagenabteiltrage für Personenwagen.

Einführen der Wagenabteiltrage in den Abteil III. Klasse.

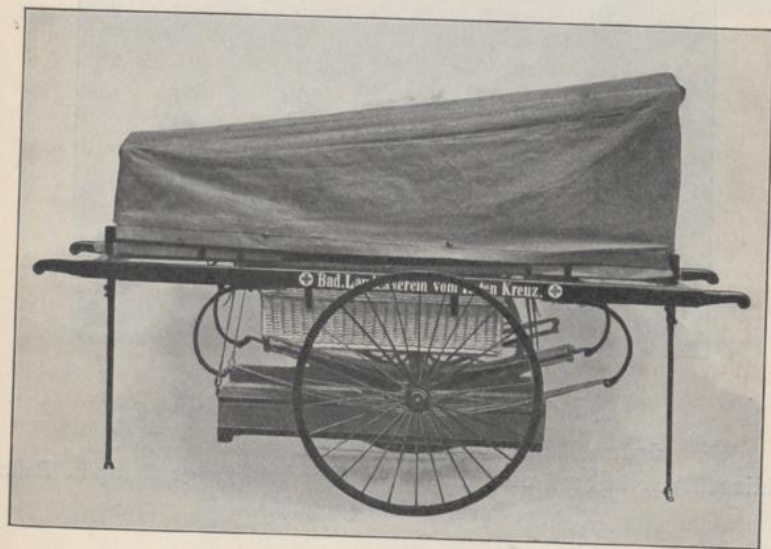
System Köhler-Heidelberg, patentamtlich geschützt.

(Nachdruck nur mit Genehmigung, Gesetz vom 11. Juni 1870, § 1—43.)

Badischer Landesverein vom Roten Kreuz.
Einrichtungen zur Krankenbeförderung auf Eisenbahnen.

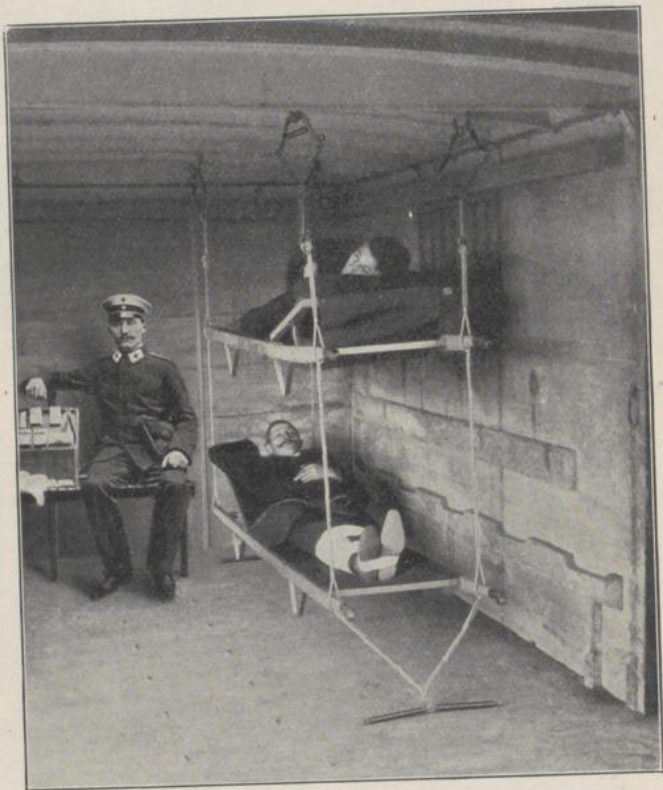


Wagenabteilfrage im Gebrauch.
(System Köhler-Heidelberg.)



Wagenabteilfrage auf dem Straßentransport
mit Anhängerkorb und 2 Schwellen zum Auflegen im Eisenbahnteil.
System Köhler-Heidelberg, patentamtlich geschützt.
(Nachdruck nur mit Genehmigung, Gesetz vom 11. Juni 1870, § 1-43.)

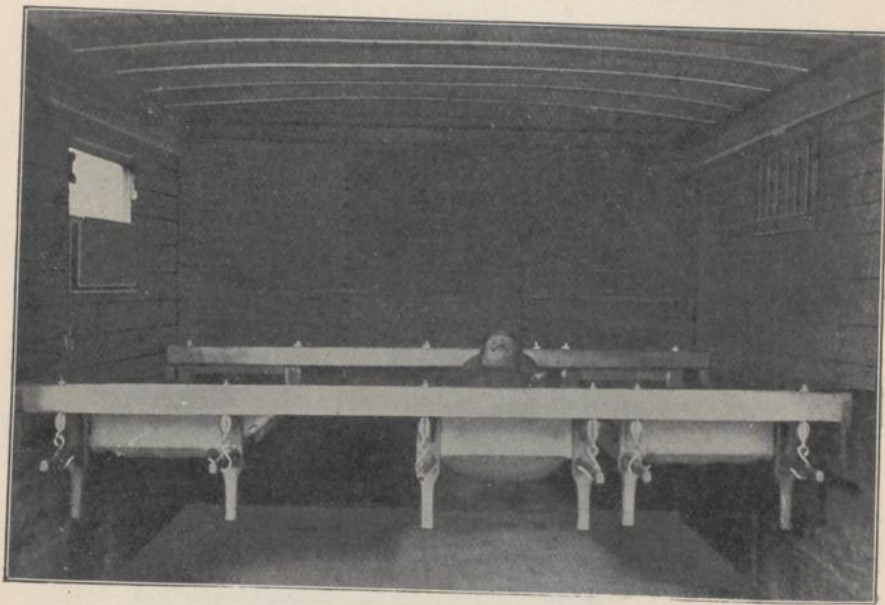
Badischer Landesverein vom Roten Kreuz.
Einrichtungen zur Krankenbeförderung auf Eisenbahnen.



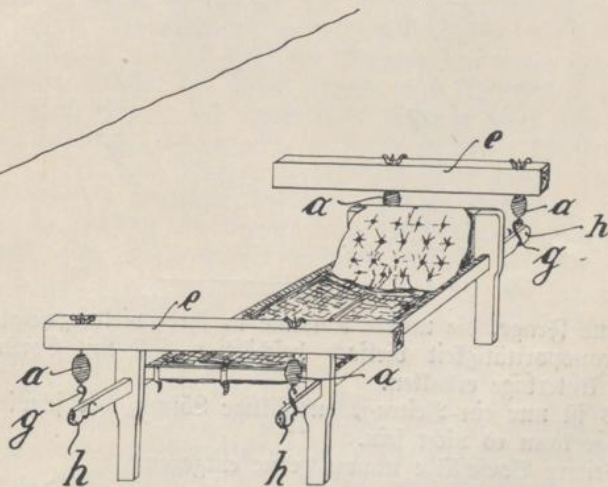
Hängevorrichtung für Güterwagen.

System Mattheus Groß-Rastatt, Schlossermeister,
Sektionsführer in der freiw. Sanitätskolonne vom Roten Kreuz in Rastatt.
(Durch Patent geschützt.)

Einrichtung zur Krankenbeförderung auf Eisenbahnen
 von Dr. med. Hunsdiecker, Hohenlimburg (Westfalen).

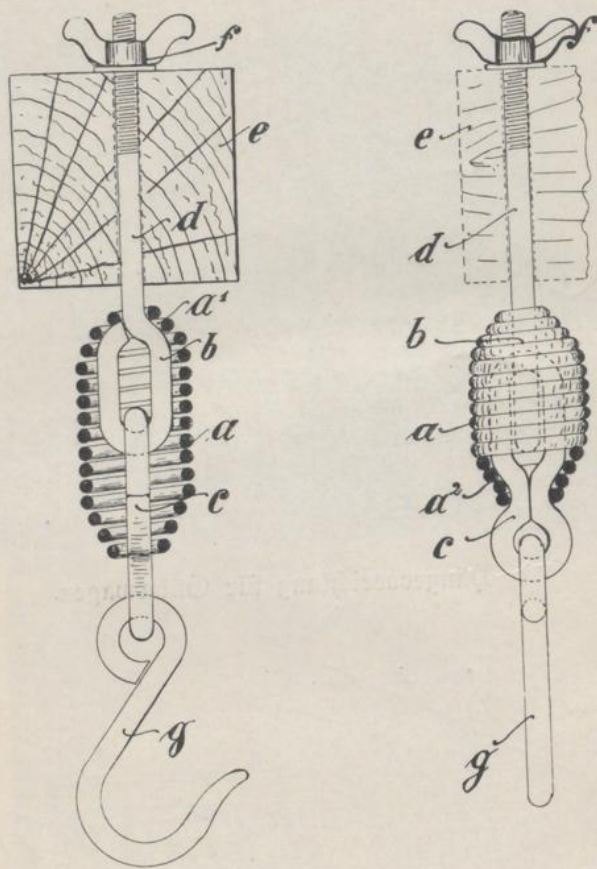


Hängevorrichtung für Güterwagen.



Dr med. Hunsdiecker.

Einhang der Trage.



Eine Frage, die unsere Kolonne in ihrer vielverzweigten Rettungs- und Transporttätigkeit vielfach beschäftigt, soll mit Vorstehendem eine gewisse Unterlage erhalten.

Es ist nur ein Beitrag, endgültige Lösung der schwierigen Transportfrage kann es nicht sein.

Weitere Vorschläge nimmt gerne entgegen

der Vorsitzende.

Herausgegeben vom Gesamtvorstande des Badischen Landesvereins vom Roten Kreuz.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Generalmajor z. D. Limberger.

Druck der G. Braunschen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.