

Einige
Vorschriften und Belehrungen
über das
Sanitäts-Transport-Materiale
die
Sanitätskasten und Sanitätstaschen
der
Wiener Freiwilligen Rettungs - Gesellschaft.

Einige
Vorschritten und Belehrungen
über das
Sanitäts-Transport-Material
in
Sanitätswagen und Sanitätsställen
der
Wiener Freiwilligen Rettungs-Gesellschaft.

Einige Vorschriften und Belehrungen über das Sanitäts-Transport-Materiale, die Sanitätskasten und Sanitätstaschen der Wiener Freiwilligen Rettungs-Gesellschaft.

Eines der wichtigsten, nothwendigsten und nützlichsten Mittel für die erste Hilfeleistung sind das Sanitäts-Transport-Materiale und die Sanitätskasten (sonst auch Rettungskasten genannt).

Obwohl über den Bau, die Verwendung und Erhaltung des gesammten Sanitäts-Materiales der Wiener Freiwilligen Rettungs-Gesellschaft in dem Anhang zu dem Buche: „Die erste Hilfe bei plötzlichen Unglücksfällen“ eine genaue Beschreibung und Anleitung zu finden ist, so erscheint es dennoch geboten, auch in diesen Dienstes-Vorschriften über jenes Sanitätsmateriale, dass sich in der Regel auf den Sanitätsstationen befindet oder von dort aus in Verwendung kommen kann, das Nöthige hier anzufügen.

Das Sanitätsmateriale in der Sanitätsstation I. Fleischmarkt 1 besteht derzeit aus:

- a) einem Sanitäts-Transportwagen,
- b) einem Landauer,
- c) drei gedeckten Stadttragen,
- d) zwei untheilbaren Feldtragen,

- e) achtundzwanzig theilbaren Feldtragen.
- f) vier Tragsesseln für den Transport von Verletzten und Kranken in Häusern mit beschränkten Treppenräumen,
- g) einem Operationstische (auf zwei Schragen ruhend),
- h) dem Tragstuhl für den Transport aus Dachstuben,
- i) sechs Feldbetten,
- k) einem grossen Apparattische,
- l) einer Todtentrage mit einem Rollgestelle,
- m) sechs kleinere Sanitätskasten (Nr. 1),
- n) zwei grössere Sanitätskasten (Nr. 2),
- o) zehn Sanitätstaschen für die freiwilligen Sanitätsmänner,
- p) sechs grosse Verbandstaschen,
- q) zwei Säcken mit Schienen.

In der Sanitätsstation I. Giselastrasse 1 sind vorrätzig:

- a) ein Ambulanzwagen,
- b) eine Stadt-Trage,
- c) zwei Feldtragen,
- d) ein Tragsessel,
- e) ein Feldbett,
- f) ein kleiner Apparattisch,
- g) ein grosser Sanitätskasten,
- h) ein kleiner Sanitätskasten,
- i) zwei Sanitätstaschen,
- k) zwei Verbandstaschen,
- l) zwei Säcke mit diversen Schienen*).

*) Die Schienensäcke findet der Leser auf der Tafel XV durch eine Zeichnung abgebildet.

Die omnibusartigen Transportwagen für gewöhnliche Kranke oder Verwundete (Tafel I) sind hölzerne Kästen, welche auf einem guten federnden Gestelle von vier Rädern ruhen. Inwendig sind ihre Wände nur glatt angestrichen; mit Einschluss zweier mit Leder gepolsterter Tragbahren sind sie nur 720 bis 800 Kilogramm schwer.

Ihre Spurweite beträgt 4' 8"; die vordere Räderhöhe 2' 5" und die rückwärtige 3' 5"; die Länge des ganzen Kastens 7' 6". Dieser Wagen hat ein gedecktes Coupé, welches auf der Zeichnung (Tafel I) fehlt. Die Laternen sind in der Mitte angebracht und zum Abnehmen und Tragen eingerichtet.

Die Länge des Tragbrettes (für Kranke in gestreckter Lage) beträgt 6' 5" und ihre Breite 22". Ein Tragstuhl mit Lehnen und zum Zusammenklappen (mit zwei Tragstangen) ist im Wagen statt der Tragbetten leicht einschiebbar, und dies zwar für Kranke, welchen das Sitzen bequemer ist als das Liegen. Am Dache befindet sich eine Galerie zur Auflage des Gepäcks, dann eine Leiter. Diese Galerie ist durch eine getheerte Bäche (Decke) vor Witterungseinflüssen geschützt; die Ambulanzwagen sind mit guten Schmierachsen versehen, haben eine Radsperre (vom Bocke aus zu drehen) und auch einen Radschuh.

Hinten werden dieselben Wagen durch zwei Thürflügel geschlossen. Ein umklappbarer Aufstieg erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Wagen können ein- und zweispännig geführt werden.

Im Innern ist eine Signalglocke für den Ruf des Kutschers oder des Begleiters.

Die Wagen sind dunkelgrün lackirt und tragen zu beiden Seiten und an den zwei Thüren das Embleme der Wiener Freiwilligen Rettungs-Gesellschaft. Zwei halbgeblendete, mit grünen Vorhängen versehene Fenster (von jeder Seite) führen das nothwendige Licht und Luft dem Wagen und seinen Inwohnern zu. Im Winter werden dieselben mit starken grünen Filzdecken vor dem Eindringen von Kälte geschützt und gleichsam ganz geblendet.

Im Innern des Wagens ist der Boden mit Zinkblech belegt, um das Einschleichen der auf kleinen Rädern laufenden Tragbetten oder des Tragstuhles zu erleichtern. Um einen Kranken, der in den Wagen gelagert werden soll, auch von vorne zukommen zu können, ist vom Bocke aus die Thüre zum Oeffnen eingerichtet.

Die Tragen, bei welchen die Kopf- und beim Ambulanzwagen Nr. 2. auch die Fusshöhe gleich einem *Triclinum mobile* stellbar eingerichtet wurde, werden auf je zwei Suspensionsriemen vorne und hinten aufgehängt, wodurch das Stossen und die Bewegung beim Fahren wesentlich erleichtert oder abgeschwächt werden.

Das Publicum muss sich gegenwärtig halten, dass beim Transporte von zumeist schwer Erkrankten oder Verwundeten auf dem Strassenpflaster sowohl als auf Fahrstrassen, selbst die *ad hoc* technischen bestconstruirt Sanitätswagen dennoch beim Fahren durch Zugkraft mannigfaltigen Stößen und Schwan-

kungen unterworfen sein müssen, weil sich dieselben nach nothwendigen physikalischen Gesetzen fortbewegen und nicht etwa wie ein Luftballon bei sanftem Winde und ruhigem Wetter, gleichsam segelnd ober der Erde schweben können.

Wir bemerken dies Alles hier ausdrücklich darum, weil unter den durch die Wiener Freiwillige Rettungs-Gesellschaft bis jezt transportirten mehr als 12.000 kranken Personen (bei der beträchtlichen Zahl von Fahrten) zuweilen Fälle vorkamen, in welchen Klagen über Schwankungen beim Fahren und Stossen oder Schaukeln laut wurden.

Die Methode der Suspension der Tragbetten, welche in diesen Sanitätswagen ihre Verwendung findet, ist allein im Stande, die directen Stösse abzuschwächen und gerade diese Suspension scheint das mit dem technischen Baue solcher Wagen unvertraute Publicum zu einem entgegengesetzten Urtheile zu verleiten.

Noch ein sehr bedauernswerther Irrthum, welcher sich zumeist der gebildeten Classe bemächtigt hat, bedarf einer besonderen Berichtigung.

Manche wännen, dass in den Transportwagen der Gesellschaft bald Kranke, welche inficirt sind und bald wieder andere Kranke oder Verletzte aller Bildungsstufen und Classen der Bevölkerung gleichsam *pêle-mêle* befördert werden. Ebenso geben sich Einige dem Glauben hin, dass alle Wagen ohne Unterschied am selben Orte magazinirt werden und daher durch jene Wagen, welche für den Transport

von inficirten Kranken bestimmt sind, die übrigen Ambulanzwagen anstecken. Wir erklären hier nochmals auf das Bestimmteste, dass diese Vermuthungen der Wahrheit widersprechen.

Die Transportwagen für inficirte Kranke sind der Bauart nach im Innern so eingerichtet, dass bei jedem Gebrauche eine einfache Waschung mit verdünntem Carbolwasser dieselben radical reinigt und immun erhält. Dadurch unterscheiden sich dieselben aber von jedem Mieth- oder Privatfuhrwerke, welches selbst wenn es gut gereinigt wurde, noch an den Polsterungen, den Vorhängen etc. Infectionsstoffe für lange Zeit bergen und dadurch die vollkommen Gesunden, welche sich dieser Wagen bedienen, inficiren kann. Derlei erlebt man leider zu oft.

Und dennoch scheut sich der Unerfahrene oder schlecht Unterrichtete vor dem einzig und allein für Inficirte bestimmten Wagen, setzt sich aber täglich ahnungslos in die nicht selten unreinen und durchseuchten Lohnkutschen.

Uebrigens haben wir für jetzt den Transport von an Infectionskrankheiten Leidenden suspendirt, weil die Commune Wien die für solche Kranke, von uns bestimmten Wagen uns abgekauft hat. Was die Ambulanzwagen für gewöhnliche Kranke anbetrifft, so haben wir — mit Vorsatz — zwei solche (Landauer) für die besseren Stände reservirt. Alle diese Wagen sind aber so rein gehalten und so zweckmässig ausgestattet, dass dieselben für den Transport von Hoch und Nieder, von Reich und Arm zu jeder Stunde gleich correct verwendbar sind.

Soll nun ein Kranker in den Wagen eingeladen werden, so legen die Träger denselben behutsam auf das schon früher dem Wagen oder der Galerie entnommene Tragbett und erheben dasselbe in gleicher Höhe mit der hinteren Oeffnung des Wagens, versorgen aber früher beiderseitig die Füße der Trage. Der vorne das Tragbett hantirende Träger schiebt die beiden Traghölzer, welche hervorstehen, ein und legt das Tragbett mit dem Kranken sachte und genau auf die Einschubschienen im Wagen, gleich darauf schiebt der das hintere Ende der Trage handhabende Sanitätsmann die ganze Trage mit ihrer Last behutsam und ohne dieselbe vom Einschubrette zu erheben, in den Wagen. Hierauf werden auch die hinteren Traghölzer eingeschoben oder versorgt.

Während dies Alles — nur mit einigen Secunden Zeitaufwand — ausgeführt wurde, steigt der eine von den Sanitätsmännern auf den Bock, öffnet die Eingangsthüre und erhebt das Tragbett, welches er zuerst an den inneren (an der Wagenwand gelegenen) Enden in die Suspensionsriemen einhebt; sodann geschieht dasselbe an der zweiten Suspensionsstelle.

Ganz das Gleiche und in derselben Weise vollführt der Sanitätsmann, welcher hinten am Wagen steht, mit den beiden Suspensionsriemen. Auf diese Art ist der Kranke sehr leicht und sicher gebettet worden.

Ein Kranker, der sich im Sitzen besser fühlt, oder für welchen eine solche Transportweise ärztlich verordnet wird, kann mit dem Tragstuhle auf Wagenhöhe gehoben und einfach von einer oder der anderen Seite leicht

(stets mit der Stuhllehne gegen den Kutschbock gerichtet) eingeschoben werden.

Will man einen Kranken aus dem Wagen bringen oder abladen, so geschieht dasselbe wie beim Einladen, jedoch im verkehrter Ordnung.

Zuerst wird beiderseits das Tragbett aus den vier Suspensionsriemen gehoben, sodann die Traghölzer vorne entwickelt, dann der Kranke sachte von nur einem Sanitätsmann auf den Rollen nach vorne bis an das Ende des Wagens geschoben und hier werden vom zweiten Träger gleich wieder die hinteren Traghölzer entwickelt, dann weggetragen oder nach Bedarf zur Erde gesetzt und dann weiter gebracht.

Bei jedem auf die Erde Setzen müssen die Füße der Tragbetten jedesmal entsprechend gestellt oder auch entwickelt werden. Beim jedesmaligen Einschieben müssen aber früher die Füße nach der inneren Seite des Tragbettes zurückgelegt und wieder fixirt werden.

Auf dieses Beides darf nie vergessen werden.

Beim Schliessen der hinteren Thüren des Wagens ist stets früher das Auftrittbrett genau zurückzulegen.

Wenn der Wagen für mehrere Kranke, die sitzen können, herzurichten ist, so legt man das auf der Galerie in Reserve befindliche längliche Sitzbrett auf die eine Seite des inneren Wagenraumes, sodann schlägt man das andere im Wagen fixirte lange Brett nach der anderen Seite auf.

Ist dies geschehen, so können nach jeder Seite drei bis vier Mann bequem sitzen,

weil ein sehr reicher hohler Raum (eine passende Vertiefung) für die Füße im inneren Theile des Wagens sich vorfindet.

Es soll immer so eingestiegen werden, dass je ein Mann auf einer Seite und sodann wieder ein anderer von der zweiten Seite den Wagen besteigt. Am Bocke kann neben dem Sanitätsmann und dem Kutscher, auch noch ein Kranker Platz finden. Es können sonach entweder neun Sitzende oder zwei in gestreckter Lage u. s. w. in dem Ambulanzwagen sehr gut transportirt werden. Alle Wagen haben Glockensignale.

Der Preis eines solchen Wagens mit allem Zubehör stellt sich jetzt rund bei J. Lohner & Comp. in Wien auf 800 fl. ö. W. heraus. Der Wagen Nr. 1 hat ein Gewicht von 720, der Landauer Nr. 2 von 800 Kilogramm.

In jüngster Zeit (April 1887) haben wir es versucht, einen auch seitlich zum Einladen von Kranken oder Verletzten gebauten Ambulanzwagen (Tafel VI) zu bauen, der sich noch zu bewähren hat.

Seine übrige Construction ist jener des eben beschriebenen vollkommen gleich.

Ebenso das Gewicht und der Preis.

Der „Transportwagen“ (Tafel II), ist so eingerichtet, das in demselben zwei Schwerkranke oder Verwundete in gestreckter Lage untergebracht werden können und noch auf einem Sitze im Innern des Wagens ein Begleiter Platz findet.

Ebenso können auch nur ein Schwerkranker in gestreckter Lage und drei Per-

sonen, welche sitzen, nebst einem Begleiter im Wagen Platz finden.

Wenn gar keine Person in gestreckter Lage im Wagen geführt wird, so können sechs Personen darin sitzen und ein Begleiter. Der Kutscher hat einen separaten Sitz nach aussen.

Der Wagen ist leicht (unbeladen 600 Kilo) und wird nur von einem Pferde (in der Gabel) gezogen.

Die darin befindlichen Tragbahnen, welche gleichzeitig sowohl als Lagerbetten, als auch zu Sitzplätzen verwendet werden, sind dreitheilig (in einer schiefen Ebenen und daher im Kopftheile oder im Fusstheile (auf Rasten) nach Bedarf höher oder niedriger zu stellen.

Diese Tragen laufen auf kleinen Rollen und sind somit leicht ein- und ausschierbar.

Dieselben haben ein- und ausschiebbare Handhaben.

Entwickelt man diese Handhaben nach vorne, so kann ein Sanitätsmann sehr leicht die Trage aus dem Wagen herausrollen. Man muss sodann die Handhaben auch auf der anderen Seite entwickeln. Der zweite Sanitätsmann ergreift hierauf das andere Ende der Trage an den Handhaben, und beide Sanitätsmänner befördern die Trage nach dem bestimmten Orte. Beim Aufstellen der Trage auf den Boden müssen die unterhalb der Trage angebrachten Füße früher beiderseitig entwickelt werden, auf dass die Trage (ob beladen oder leer) nie auf den Boden selbst zu liegen komme.

Sowohl die Handhaben der Trage als auch die Füße sind gewöhnlich fixirt, um nicht lose zu stehen. Die Handhaben sind mit kleinen Riemchen an einem Knopfe festgehalten, die Füße mit Vorreibern. Es darf daher bei der nothwendigen Entwicklung der Handhaben und Füße nie darauf vergessen werden, diese Fixirmittel früher zu lösen.

Ebenso ist zu beachten, dass bei dem Einführen der Handhaben und dem Zurücklegen der Füße diese wieder früher genau fixirt werden, um nicht das Einschieben und Ausschieben zu hindern oder dieselben lose zu belassen.

Den Kranken oder Verletzten lagert man auf der Trage nach proportionirt gestelltem Kopftheile so dass das Hinterhaupt des Gelagerten stets gegen das Vordergestelle des Wagens gerichtet ist und daher die Füße nach dem Hintergestelle.

Das Aufladen des Kranken oder Verwundeten auf die Trage geschieht immer auf dieselbe Weise, d. h. mit möglichster Schonung und Vermeidung der Berührung aller schmerzhaften oder verletzten Theile des Kranken. Ein Sanitätsmann lässt sich von dem Kranken oder Verletzten um den Hals fassen, dieser stützt dann den Körper des Kranken mit beiden Händen, indem er denselben erhebt, während der Zweite die beiden Füße des Kranken bis unter die Hüften umfasst und festhält.

Beide legen sodann den so erhobenen Kranken sorgsamst auf die Tragbahre.

Die Trage wird von beiden Seiten bis auf die Höhe des hinteren Theiles des Wagen-

kastens gehoben, die vorderen Handhaben, sowie beiderseits die Füße, versorgt. Sodann legt der eine der Sanitätsmänner die Trage ganz genau in die Schubrinne am Wagen ein und der zweite schiebt mit Leichtigkeit (ohne die Trage zu erheben) den Kranken in den Wagen. Dabei ist zu achten, nicht etwa Kleidungsstücke, die Bedeckungen (Tücher, Verbandstücke, Schienen, Kotzen etc.) oder gar Körpertheile des Kranken oder Verletzten einzuzwängen. Sodann fixirt man auch die Handhaben der Trage, indem man dieselben einschiebt und am Knopfe mittelst des Riemchens befestigt.

Das Ausladen des Kranken geschieht auf gleiche Weise wie das Aufladen, jedoch in verkehrter Reihenfolge.

Zuerst schiebt ein Sanitätsmann, nachdem er die Handhaben entwickelt hat, die Trage mit dem Kranken sachte heraus. Der andere entwickelt die vorderen Handhaben und fasst an denselben die Trage. Beide entwickeln die Füße, und zwar nur dann, wenn es nöthig ist, die Trage auf den Boden niederzustellen. Wird aber der Kranke direct vom Wagen an den Ort seiner Bestimmung oder in sein Bett getragen, so fällt das Niederstellen weg und sonach auch die Entwicklung der beiden Füße.

Beim Ueberladen von der Trage in das Bett benehmen sich die beiden Sanitätsmänner gerade so, wie beim Aufladen des Kranken auf die Trage.

Es muss stets die Trage in die gleiche Höhe mit dem Bette der Länge nach gehoben werden, um desto leichter den Kranken auf das Bett mit der grössten Ruhe

und Schonung lagern zu können. Nachdem die Sanitätsmänner den Kranken beiderseitig gefasst und erhoben haben, entfernt eine dritte Person rasch die Trage und die Träger legen den Kranken sanft in das Bett. Die Handhaben der Tragen müssen stets fest in den Händen der Träger liegen und bei Wendungen auf Stiegen jedes Anstossen oder Schaukeln besonders vermieden werden.

Der ganze Aufwand der Manneskraft muss auf das Tragen verwendet werden, und dies auch beim Heben, Aus- und Abladen des Kranken. Auch darf der Träger nur auf seine schwere Arbeit des Tragens denken und den Kranken sowie seine Lage dabei stets im Auge behalten.

Die Methode des Einschiebens der Trage in den Wagen ist für beide Seiten (links und rechts) dieselbe, wenn Kranke in gestreckter Lage transportirt werden.

Sitzende steigen im Wagen so ein, dass stets ein Kranker nach rechts, dann der zweite nach links u. s. w., wieder der folgende nach rechts und dann nach links einsteigen oder in den Wagen gehoben werden. Der Begleiter nimmt sodann stets den Sitz in der Mitte ein und sitzt Rücken gegen Rücken des Kutschers.

Der Wagen hat unter dem Sitze des Begleiters ein Kästchen mit Werkzeugen und Stricken für allenfallsige Zufälle, die den Wagen treffen könnten. Eine Feldflasche mit Wasser, mit Stroh überflochten, und eine andere mit Wein gefüllt, zur Labung, befindet sich auch in den Taschen des Wagens im

innern Raum desselben. Der Wagen hat eine Radsperre und einen Radschuh, von welchen im absteigenden Terrain stets Gebrauch zu machen ist, um den Kranken so viel als möglich die Stöße zu sparen. Für vereisten und mit Schnee belegten Boden hat der Wagen einen Eisring. Eine Laterne nach der Mitte (vorne) und eine am Ende — beide aushebbar und für Kerzen eingerichtet — beleuchten den Weg zur Nachtzeit.

Eine Schmierbüchse und ein Schlüssel zum Oeffnen der Radnieten vervollständigt die Einrichtung dieses Wagens, welcher sehr solide Vorhänge aus Leder hat, die beim schlechten Wetter und Sonne geschlossen, bei guter Jahreszeit aber aufgerollt und geöffnet bleiben können.

Dieser Transportwagen, welcher ein hochherziges Geschenk Sr. k. k. Hoheit des hochwürdigsten und durchlauchtigsten Herrn Erzherzog Wilhelm ist, wurde 1869 in Turin von Alexander Locati (ein berühmter Wagenbauer) nach den Angaben des Schriftführers der Wiener Freiwilligen Rettungsgesellschaft gebaut und war für die Feldsanität bestimmt.

Nun leistet derselbe schon sechs Jahre hindurch, bei rationeller Handhabung und sorgsamer Conservirung, somit Schonung, sowie pünktlicher Reinlichkeit, für die Transportzwecke der Gesellschaft die besten Dienste, namentlich zur Sommerszeit. Sein Preis hat vor siebenzehn Jahren 1500 Franken in Gold betragen. Derselbe ist aber wie neu, da er als ein Modell oder Musterwagen bestellt wurde.

Die für den Transport von Geisteskranken bestimmten Wagen (Tafel III) sind im Innern mit gespanntem Kautschuk ausgelegt; die Blendung der Fenster ist wegen der Verletzungen durch das Glas doppelt geboten. Jeder Irrsinnige strebt bekanntermassen in der Regel seine Freiheit an und zerbricht daher durch seine Hände und Füsse rasch die Fenster des Wagens, in welchem er transportirt wird, in der Hoffnung, dadurch leichter entfliehen zu können. Auch steigt der Geisteskranke nur gezwungen in den Wagen von der Seite ein und entflieht rasch, wenn nicht Vorsicht gebraucht wird, auf der anderen Seite.

Aus diesem Grunde ist der Wagenkasten verkehrt gestellt und am Ende eine breite Eingangsthür angebracht. Derlei Wagen für den Transport von Geisteskranken besitzt derzeit unseres Wissens nur Wien allein. Dieselben dürften, wenn sie mehr bekannt werden sollten, allenthalben Nachahmung finden. Dieser Wagen wiegt 550 Kilogramm und kostet 550 fl. ö. W.

Die beiden Landauer (Tafel III, IV und V). Diese Landauer sind dem äusseren Aussehen nach gerade so gebaut, wie solche Luxus-Wagen für den Gebrauch von Privaten in den grossen Städten gebaut und eingerichtet werden.

Das zwingende Bedürfniss, theilweise von der Omnibusform bei dem Bau von Transportwagen für Kranke oder Verletzte in grossen Städten abzugehen — wo es sich nicht um einen Massentransport von Kranken handelt — stellt sich aus nachfolgenden Gründen heraus:

a) Die Omnibusform wirkte auf die höheren und bevorzugteren Stände fast abschreckend; b) die Methode des Einschlebens in den Wagen schien dem zu transportirenden Kranken dieser Classen gleichsam unheimlich; c) die Form des Wagens (Omnibusform) war so abweichend von den gebräuchlichen Modellen eines Publicums, welches in Landauern, Coupés oder ganz und halbgedeckten Carossen zu fahren gewöhnt ist, so dass die Kranken sowohl, als die Angehörigen derselben diese Omnibusform öfter beanständeten.

Auch die Suspension und Etagirung der Kranken war den Gelagerten ganz unverstänlich und machte dieselben ängstlich.

Wem es aus der Erfahrung bekannt ist, dass der verwundete Krieger vom Schlachtfelde und auch der kranke Soldat in der Friedenszeit nur in ähnlichen omnibusartig gebauten Wagen, selbst in drei Reihen etagirt, geführt wird, der dürfte die Grundlosigkeit und gleichzeitig — fast wäre man versucht zu sagen — die Caprice der angeführten Postulate für einen anderen Transport klar einsehen. Wenn sich aber eine solche Missstimmung gegen das Bestehende und Gebotene bei einem gewissen und noch dazu bei dem bevorzugten Theile des Publicums einnistet, so bleibt jede vernünftige Gegenrede ungehört und man muss doch endlich der allseitigen Pression nachgeben.

Freilich erwachsen dadurch einer Humanitäts-Gesellschaft grosse Kosten, weil ein Landauer als Sanitäts-Transportwagen um ein Drittel im Preise die Kosten des omnibusartigen Wagens übersteigt und dennoch

höchstens nur vier Personen aufnehmen kann, während durch die omnibusartigen Wagen neun Personen (ohne den Kutscher einzurechnen) transportirt werden können.

Um ein sehr bequemes Bett dem in gestreckter Lage zu befördernden Kranken bereiten zu können, ist die Bauart im Innern des Landauers eine solche, dass (im Innern des Wagens) unter dem Sitze für den Kutscher ein leerer Raum hergestellt wurde, wodurch der in dem Landauer Gelagerte, selbst wenn er ein sehr bedeutendes Körpermass (Länge und Breite) besässe, sehr bequem in gestreckter Lage den erforderlichen Raum finden muss.

Neben dem so Gelagerten kann dann an seiner Seite rechts oder links, auch dem Kranken gegenüber noch ein Begleiter (Wärter, Sanitätsmann, Arzt, Freund oder Anverwandter) Platz nehmen.

Der Landauer für Kranke und Verletzte bevorzugter Stände ist durchaus mit sehr gutem Leder gepolstert. Die beiden Landauer haben je eine Radsperre und einen Radschuh, eine Schmierbüchse, einen Werkzeugkasten, einen Verbandkorb, eine Tasche für Labemittel, zwei grosse Laternen (Reflectoren), Vorhänge zum Abhalten der Sonnenstrahlen und Filzdecken zum Abhalten der Kälte im Winter. Sie tragen das Embleme der Gesellschaft beiderseitig in der Mitte und an dem Ende des Wagens.

Eine bedeckte Galerie am Dache des Wagens dient für das Unterbringen der Effecten der Kranken, die der Fourage und für die Tragbahre.

Diese Landauer sind mit Fenstern und Jalousien versehen.

Eine besondere und ganz neue Eigenthümlichkeit dieser Sanitätswagen besteht darin, dass in denselben die ganze hintere Wand im Ganzen zum Oeffnen und durch beiderseitig angebrachte Charnieren so stellbar ist, dass dieselbe wie ein erhobenes Dach emporgehalten wird.

Der Zweck dieser Vorrichtung ist, den auf dem Tragbette gelagerten Kranken sehr leicht in den Landauer von hinten einschieben zu können. Ist dies geschehen, so lässt man wieder das Hintertheil des Landauers herab und schliesst beiderseitig durch einen sehr einfachen Mechanismus (Schlüssel) diese hintere Wand hermetisch ab. Beim Oeffnen hat man die beiderseitig angebrachten Vorreiber und den Verschluss nur zu heben und beim Schliessen wieder zurückzulegen.

Es ist beim Oeffnen und Schliessen genau darauf zu achten, die das erhobene Dach haltenden Charnieren stets gut ein- oder auszuklappen und nicht etwa unnütz mit denselben zu spielen oder dieselben nur halb zu öffnen oder zu schliessen. Auf solche Weise könnte sehr leicht plötzlich die hintere Decke gewaltsam herabfallen und die unter oder neben derselben Stehenden verletzen.

Diese Sanitäts-Landauer sind ganz nach den Angaben des Schriftführers von dem renommirten Wagenfabrikanten J. Lohner & Comp. in Wien gebaut und kosten durchschnittlich 1500 fl. ö. W. Die Landauer werden zweispännig geführt. Das Gewicht

eines solchen Landauers beträgt 750 Kilogramm.*)

Der Transportwagen für vier Kranke oder Verletzte in gestreckter Lage oder für neun Sitzende mit Ausschluss des Kutschers (Nr. 3).**)

Dieser von den Gross-Industriellen Herren Milde & Comp. in Wien der Wiener Freiwilligen Rettungs-Gesellschaft zum Geschenke gemachte Transportwagen repräsentirt eine Werthsumme von 1000 fl. ö. W. und hat ein Gewicht von 980 Kilogramm.

Er war als ein Modell für die Feldsanität bestimmt und ist in seinem Innern so eingerichtet, dass von jeder Seite (links und rechts) je zwei Kranke etagirt werden können. Diese Etagirung geschieht nach der Methode der Suspension.

Es ist nämlich im Innern des Wagens, sowohl am vorderen als hinteren Ende, eine eiserne breite Stützstange angebracht, von welcher beiderseitig je zwei länglich geformte Ringe aus starkem Leder herabhängen, in welche man die Handhaben der Trage einhängt.

Gleichzeitig sind ebenfalls beiderseitig links und rechts eiserne Schlupfen angebracht, aus welchen wieder die eben beschriebenen ledernen Ringe herabhängen. In dieselben

*) Die Gesellschaft besitzt noch einen Landauer, welcher ebenfalls zum Krankentransport eingerichtet wurde, jedoch ist derselbe von der gewöhnlichen Bauart solcher Wagen.

***) Dieser wurde hier nicht durch eine Tafel illustirt.

werden die Handhaben der anderen Seite der Tragbahnen ebenfalls eingeführt.

Um die schwere Arbeit des Einführens der Handhaben der Trage zu erleichtern, sind sowohl in der Mitte an der erwähnten eisernen Tragstange, als auch an den eisernen Schlupfen unterhalb der ledernen Ringe eigene Rasten angebracht, auf welchen, wenn sie entwickelt werden, die Handhaben der Trage zuerst gelagert werden, um dann durch ein leichtes Erheben derselben Trage diese in die ledernen Ringe leichter einführen zu können.

Man beginnt das Einladen immer mit den höher Etagirten, das Ausladen aber mit den unterhalb etagirten Kranken, daher in verkehrter Ordnung.

Will man den Wagen für Sitzende herrichten, so werden die Tragen auf der am Wagen angebrachten Galerie gelagert; dann sitzen die Kranken, nach links und rechts der Reihe nach einsteigend, auf den Sitzbänken im Innern des Wagens. Die eben erwähnte Galerie am Dache des Wagens ist durch eine Decke geschützt und dient selbstverständlich für die Unterbringung der Effecten der Kranken, sowie die nöthige Fourage.

Die Tragbahnen dieser Wagen unterscheiden sich von den übrigen schon beschriebenen Tragbetten in den Transportwagen dadurch, dass dieselben keine zurücklegbaren, sondern schon im Ganzen fixirte Fussgestelle haben, welche mit kleinen eisernen Rollen versehen sind, um das Einschieben in den Wagen zu erleichtern.

Auch haben diese Tragen nur ein fixirtes Kopftheil und keine sonst stellbare dreitheilige schiefe Ebene.

Das Einladen und das Ausladen der Kranken oder Verletzten geschieht übrigens ganz nach derselben Methode, wie sie für die Manipulationen bei den omnibusartig gebauten Transportwagen angegeben wurde.

Dieser Wagen hat ebenfalls zwei Later-
nen, und zwar vorne zu beiden Seiten des
Kutschersitzes.

Eine Radsperre, sowie ein Radschuh und ein Eisring, dann eine Schmierbüchse, ein Kistchen für Verbandzeug und Labemittel, endlich ein Werkzeugkasten sind dem Wagen beigegeben.

Der Wagen hat Glasfenster, welche zu öffnen sind und bei Kälte im Winter durch eigene Filzdeckchen abgeschlossen werden können.

Auch gegen das Eindringen der Sonnenstrahlen ist durch Vorhänge Schutz geboten.

Dieser Wagen ist verhältnissmässig von schwerer Bauart, indem er ja für Kriegszwecke nach ähnlichen Modellen entworfen und bestimmt war: derselbe wiegt, wie schon oben erwähnt, 980 Kilogramm und muss durch zwei starke Pferde geführt werden.

Dieser Wagen ist in der rühmlichst bekannten Hernalser Maschinen- und Waggonfabrik (bei Wien) nach Angaben eines uns unbekanntem Erfinders gebaut worden.

Omnibusse.*) Diese Wagen dienen in erster Linie bei plötzlichen Unglücksfällen,

*) Sind auch hier nicht durch eine Tafel illustriert worden.

wo dringend Hilfe nothwendig ist, für den Transport der freiwilligen Sanitätsmannschaft, sowie der verschiedenen Wehren (Feuer- und Wasserwehr).

Bei Epidemien und grösseren Unglücksfällen kann man dieselben auch für den Massentransport von Kranken oder Verletzten verwenden.

Diese Wagen sind ganz so wie die gewöhnlichen Omnibusse neuerer Construction gebaut und eingerichtet, nur sind ihre Fenster zu beiden Seiten mittelst eines weissen Anstriches geblendet und mit Sicherheitsstangen versehen worden.

Unter dem Kutschbocke ist ein Kästchen für Verbandmaterial angebracht.

In diesem Wagen können im Innern acht Mann bequem sitzen und auf dem offenen Sitz am Dache vier Mann, nebstdem noch ein Mann neben dem Kutscher, somit im Ganzen 14 Personen.

Eine Tragbahre ist ebenfalls auf der Galerie als Reserve untergebracht, um im Falle der Noth Dienste zu leisten oder auch einen Kranken in gestreckter Lage im Innern des Wagens lagern zu können.

Diese Omnibusse wurden in der Hernalser Maschinen- und Waggonfabrik der Herren Grossindustriellen Milde & Comp. gebaut und der Wiener Freiwilligen Rettungs-Gesellschaft von den eben genannten Besitzern der Fabrik mit einem Nachlasse von zwei Dritteln des Erzeugungspreises um 400 fl. (per Stück) freundlichst überlassen.

Die Gesellschaft besitzt drei solche Wagen.

Ihr Gewicht beträgt 2450 Kilogramm.
Die drei Küchenwagen (Tafel VII)
und der Fourgon für die Küchenvor-
räthe (Tafel II).

Die Wiener Freiwillige Rettungs-Gesell-
schaft hat sogleich nach ihrer Gründung
(9. December 1881) die Wichtigkeit und Noth-
wendigkeit des schnellen Anschaffens von
soliden und praktischen Küchenwagen ein-
gesehen.

Nur Diejenigen, welche in die Lage
kamen, grosse Massen-Armuth und grosse
Elementar-Ereignisse, Epidemien, Feuers-
brünste, Ueberschwemmungen, Schneever-
wehungen, Bergstürze, Eisenbahnunglücke
etc. etc. mitzerleben, verstehen auch die weise
Vorsorge, welche in einer solchen vorzeitigen
Anschaffung liegt. Der constructive technische
Theil ist hierbei sehr schwierig zu lösen und
daher auch der Preis nicht jener der ge-
wöhnlichen Wagen, was wohl Niemand
Wunder nehmen sollte. Aber alle Jene be-
finden sich im Irrthume, die da glauben,
derlei Wagen seien nur in Kriegszeiten ver-
wendbar und nur selten zu anderen Zeiten
oder Verhältnissen. Als wenn man dann,
wenn dieselben absolut nöthig werden, derlei
Apparate gleichsam herzuzaubern oder durch
etwas Anderes zu ersetzen im Stande wäre!

Der vorsichtige Amerikaner und Eng-
länder hat daher längst in grosser Anzahl (ob
auf Eisenbahnen oder in Rettungs-Stationen)
Küchenwagen aller Art fertiggestellt und macht
von denselben den erfolgreichsten Gebrauch.

Es wurden zwei solche Küchenwagen
(welche eben der souveräne Malteser-Ritter-

orden, Grosspriorat von Böhmen, disponibel hatte) acquirirt und für den Dienst der Gesellschaft adaptirt.

Einer dieser Wagen ist von dem berühmten Wagenbauer Alexander Locati in Turin (1872) gebaut worden und in vortrefflichem Zustande.

Später hatte auch Se. k. k. Hoheit der hochwürdigste und durchlauchtigste Gross- und Deutschmeister Erzherzog Wilhelm die hohe Gnade, der Gesellschaft einen dritten, sehr vollkommen gebauten und reich ausgerüsteten Küchenwagen und einen Wagen für Vorräthe (Fourgon, Tafel II) zum Geschenke zu machen.

Beide diese eben genannten Wagen sind von dem rühmlich bekannten Wagenbauer Kellner in Paris (1871) gebaut worden und erhielten (wie auch der oben erwähnte Küchenwagen von Locati) in der Wiener internationalen Weltausstellung 1873 die goldene Ehrenmedaille.

Die Angaben für den Bau dieser vier Wagen stammen vom gegenwärtigen Schriftführer der Gesellschaft in seiner früheren Eigenschaft als Sachverständigen für den Sanitätsdienst des h. h. deutschen Ritterordens und als derzeit noch fungirenden General-Chefarzt des souveränen Malteser-Ritterordens.

Der Zweck, welchen solche Küchenwagen zu entsprechen haben, ist von besonderer Tragweite. Sie dienen zuvörderst für die Ernährung des Personals, welches bei Massenunglücken Tag und Nacht in Verwendung steht und für welches man weder

offene Küchen zu improvisiren im Stande ist und ebensowenig demselben das öftere Entfernen vom Thatorte zum Behufe der nothwendigen Einnahme von Mahlzeiten (der Dringlichkeit und Wichtigkeit ihrer Arbeit wegen) zugestehen kann.

Desgleichen finden bei grossen Ueberschwemmungen und anderen Massenunglücken, sogar auch bei Epidemien, diese ambulanten Küchenwagen, welche überall leicht vordringen und sogleich die schon bereitete Kost abgeben können, zum Abspeisen der Nothdürftigen ihre zweckentsprechende Verwendung.

Endlich sollen durch dieselben die Mannschaften der verschiedenen Wehren, in von Restaurationen entfernten oder ganz isolirten Stationen, auf eine sehr praktische und leichte Weise verpflegt und beköstigt werden.

Daraus erhellt ebenso die Nothwendigkeit als Nützlichkeit solcher Einrichtungen, welche selbstverständlich zur Mobilisirungs- und Kriegszeit oder bei grossen Katastrophen (auf Eisenbahnen u. s. w.) noch grössere und erspriesslichere Dienste zu leisten im Stande sein werden.

In Kürze beschrieben, ist der mittlere Küchenwagen (Tafel VII), in welchem auf einem eisernen starken Untergerippe ein vollkommener Herd mit zwei Kesseln steht, im Stande, binnen drei bis vier Stunden für etwa 300 bis 500 Personen Suppe, Fleisch und Gemüse jeder Art vortrefflich zu kochen. Im Innern desselben befinden sich verschiedene Räume für das Küchengeräthe, Vorräthe, Holz und Kohle etc., dann auch ein Eiskasten

und ein Wasser-Reservoir, welches mittelst eines Schlauches von aussen genährt wird. Ein Coupé dient für den Koch (wenn derselbe nicht thätig ist) zum Schlafen oder zum Aufenthalte. In demselben sitzt auch der Kutscher. Zwei Pferde genügen, diesen Wagen (auch während des Kochens) zu ziehen.

Von beiden Seiten sind nach aussen weite hohe Schlote angebracht, durch welche der Rauch der inneren Räume der Kochherde abgeleitet wird.

Eine Galerie zum Aufbewahren verschiedener Vorräthe und Utensilien, dann zwei abnehmbare Laternen in der Mitte (vorne und hinten angebracht), eine Radsperre und ein Radschuh vervollständigen die Einrichtung dieses Wagens, welcher neu auf 5000 Francs zu stehen kam.

Man kann in jedem, selbst dem schwersten Boden, bergab und bergauf mit allen drei Küchenwagen fahren, ohne dass in den Kesseln die Flüssigkeit überläuft oder herausspritzt. Auch findet sich stets ein sehr genügender Vorraum für zwei Köche (in den beiden grösseren Küchenwagen), sowohl der Höhe als auch der Breite nach, für die freie Bewegung derselben bei der Arbeit des Kochens.

Der kleinere Küchenwagen (Taf. VII). Derselbe ist die Erfindung eines Herrn Coutar in Paris (1870). Er kann auch von einem Ponny oder grossem Hunde gezogen werden, nur muss der Koch zur Seite desselben gehen, wenn der Wagen in Bewegung gesetzt wird. Dieser Uebelstand war nicht zu vermeiden, wenn es hat gelingen sollen, auf eine sehr

leichte Weise eine genügende Menge von warmer Kost schnell zu bereiten und den Wagen für den Gebrauch des Personals auf den Stationen u. s. w. zu verwenden.

Der kleine Küchenwagen ist nur zweiräderig, und auf diesem Radgestelle sind zwei grosse kupferne Kessel aufgestellt, in welchen durch eine sehr einfache Feuerung von unten (sei es mit Holz oder Kohle) in drei Stunden sehr gute Suppe und Rindfleisch, sowie was immer für ein Gemüse bereitet werden können. Das Wasser muss früher zugetragen werden. Für das Brennmaterial aber, sowie für Rohstoffe sind beiderseitig der Kessel (vorne und hinten), zwei Körbe von grosser Dimension angebracht, welche, wenn der Wagen steht (beim Kochen), aufgehoben und entfernt werden können.

Auch eine Bratröhre, die übrigens auch in den beiden grossen Küchenwagen nicht fehlt, ist in diesem Wagen gut angebracht und benützbar.

250—300 Portionen sind sehr leicht aus dem Fassungsraume der beiden Kessel zu gewinnen. Dieser Wagen ist sehr leicht (400 Kilogramm) und, wie schon erwähnt, durch die Zugkraft eines Esels, kleinen Pferdes oder eines grossen Hundes auch während des Kochens leicht in jedem Terrain fortzubewegen. Zum Schutze gegen Regen und Nässe trägt der Wagen über den Kesseln ein getheertes Schutzdach.

Ein solcher kleiner, sehr handbarer und praktischer Küchenwagen kostet neu etwas über 2000 Francs.

Die technisch höchst schwierige und genaue, zumeist eiserne Construction, dann die aus bestem Kupfer gebauten Kessel vertheuern den Preis solcher Küchenwagen.

Auch ist nicht ausser Acht zu lassen, dass alle diese Wagen die ersten Modelle ihrer Art waren, daher die Vorstudien und viele nöthige Abänderungen den Kaufpreis erhöhen mussten.

Der grosse Kellner'sche Küchenwagen,*) in welchem 1000 Portionen in vier Stunden gekocht werden können, ist in gutem Boden durch zwei, in aufsteigendem durch vier Pferde gut weiter zu bringen, obwohl derselbe sehr maschinös aussieht.

Seine innere Einrichtung: eine grosser Sparherd mit zwei grossen kupfernen Kesseln, Wasser-Reservoirs, Kohlenkiste und die ganze Kücheneinrichtung, von den grössten bis zu den winzigsten Einzelheiten für das raffinirteste Kochen, ist in der That sehenswerth.

Wiederholt wurde schon in demselben mit dem besten Erfolge, auch im scharfen Fahrtempo gekocht. Nie ist ein Ueberlaufen der Kessel oder Heraustreten der Flüssigkeit dabei vorgekommen. Auf der Rückseite des Herdes gegen hinten ist die eiserne Wand zu beiden Seiten durchschnitten, und es sind Pipen in die Kessel eingeführt, welche es gestatten, die fertige Suppe sogleich in das vorgehaltene Gefäss ablassen zu können.

Diese Einrichtung bewährt sich besonders bei der schnellen Abspeisung von Massen.

*) Wurde hier nicht abgebildet. Derselbe wurde 1870 in Paris erbaut und bei der Belagerung sehr gut benutzt.

Der Kutschbock dieses Wagens ist offen und sehr hoch. Zwei Laternen, eine trefflich Radsperrre, ein Geräthschaftskasten, sowie im Innern grosse blecherne Kisten für Rohvorräthe vervollständigen die sehr praktischen Einrichtungen dieses Wagens.

Zu beiden Seiten des Wagens sind abhebbare Anrichtbretter stellbar. Zwei Köche können sich frei nach allen Seiten in diesem Wagen bewegen. Sein Preis belief sich sammt allem Zugehör auf 8000 Francs.

Dies war das erste Modell eines Küchenwagens, welches, wie schon früher erwähnt, nach der Angabe des gegenwärtigen Schriftführers der Wiener Freiwilligen Rettungsgesellschaft in Paris (1870) gebaut wurde.

Später hat derselbe Erfinder gerade um die Hälfte leichtere Küchenwagen ähnlicher Art sowohl in Frankreich als auch im Orient zu Kriegszwecken bauen lassen und mit bestem Erfolge verwendet.

Der Wagen für Vorräthe (Fourgon, Tafel II.) ist dadurch bemerkenswerth, dass an demselben die Seitenthüren, ganz wie bei einem gedeckten Güterwagen auf Eisenbahnen, sich auf Rollen leicht verschieben lassen. Er hat ein Coupé und zwar für den Kutscher und Magazineur, und ist auch von hinten zu öffnen, so dass sehr leicht Alles ein- und ausgeladen werden kann. Dieser Fourgon, welcher zwei abnehmbare Laternen (in der Mitte an beiden Enden) besitzt und mit den andern oft erwähnten Wagen-Utensilien versehen ist, wiegt 500 Kilogramm und hat neu 2500 Francs gekostet.

Der Labewagen (Tafel VIII) enthält Erfrischungen aller Art, d. i. warme Suppe für die kalte Jahreszeit oder warmen Thee mit Rum, dann Fässchen mit Bier und Wein, auch Wasser, Körbe mit kaltem Fleisch, Käse, Brod, sodann Trinkbecher und Esszeug, endlich Abwischtücher. In allen Fällen (grossen Bränden, Eisenbahnlücken etc.), wo die schwerarbeitende Mannschaft schon erschöpft, tritt dieses wichtige Hilfsmittel zur Erhaltung der physischen Kräfte in Action. In kleinen Butten, welche zum Tragen am Rücken eingerichtet sind, wird z. B. den Feuerwehren, die in Action stehen, der Labetrunk zuge- tragen und in Körben der Imbiss. Der Labewagen wird einspännig geführt. Am Bocke können noch sechs Mann hinten und vorne Platz nehmen.

Die gedeckte Stadttrage (Tafel IX) ist aus Holz und besteht aus einem fixen drei- theiligen Lager aus Leder, welches an den Kopf- und den Fusstheilen stellbar ist und unterhalb stellbare Füsse hat.

Ein Gerippe aus zurücklegbaren Eisen- stäben dient zur Fixirung der Bedeckung der Trage.

Das Decktuch ist von wasserdichtem Stoffe und trägt in der Mitte sowie zu beiden Seiten die Embleme der Wiener Freiwilligen Rettungs-Gesellschaft.

Die Instruction für den Gebrauch dieser gedeckten Stadttrage, welche leer 20 Kilo wiegt und 65 Gulden ö. W. kostet, ist die nachfolgende :

a) Die Träger treten derart beiderseitig an die Mitte der Bahre, dass sie sich die Gesichtsseite zuwenden.

Hierauf knüpfen sie die Decke auf, heben dieselbe langsam nach oben ab und legen sie bei Seite.

b) Die Träger öffnen nun sorgfältig die beiderseits in der Mitte eingeschalteten kleinen Eisenstangen des eisernen Schutzdecken-Gerippes. Ist dies geschehen, so fällt von selbst das eiserne Traggestell nach dem vorderen und hinteren Ende.

c) Da das Lager der Tragbahre sowohl an dem Kopf-, als auch an dem Fusstheil stellbar ist, so wird dasselbe nach Erforderniss höher oder niedriger gerichtet. Ebenso sind nach Bedarf die stellbaren Füße entweder zu entwickeln oder unter der Bahre zu fixiren.

Das Bedecken der Trage mit dem Bahrtuche geschieht wie das Abdecken (1 und 2), nur in verkehrter Ordnung.

d) Das Ein- und Ausladen ist stets mit grösster Schonung auszuführen. Ein Träger lässt sich von dem Kranken oder Verletzten um den Hals fassen und stützt den Körper desselben Kranken mit den Händen, indem er denselben erhebt, während der zweite Träger gleichzeitig die beiden Füße des Kranken bis zu den Hüften umfasst und festhält. Beide Träger legen sodann den Verletzten auf die Tragbahre oder in das Bett, je nachdem derselbe auf- oder abgeladen wird.

e) Ist der Kranke ordnungsmässig gelagert, so muss sehr genau darauf gesehen werden, dass keine Theile seiner Kleidung oder die ihn bedeckenden Tücher oder Kotzen, insbesondere aber auch, dass nicht Körperteile aus der Trage herausstehen oder eingezwängt werden.

f) Die Trage ist stets mit Aufmerksamkeit und mit voller Kraft sanft und gleichmässig auf beiden Enden zu erheben und beim Tragen ein möglichst gleicher und leichter Schritt einzuhalten.

g) Jedes Schupfen, Anstossen und Schaukeln der Trage, Schreien, sich bemerkbar machen wollen u. s. w. ist bei allen Krankentransporten strengstens untersagt.

h) Fühlen die Träger eine Ermüdung, so rasten sie oder treten wo möglich Reserveträger für dieselben sogleich ein.

Der Gebrauch von Tragriemen und Traggurten aller Art ist strengstens untersagt. Dieselben sind wohl für den Träger sehr bequem, dafür aber für den Getragenen höchst empfindlich.

i) Während des Tragens ist der Getragene öfters zu befragen, ob derselbe Schmerzen fühlt und sodann seine Lagerung möglichst zu verbessern. Weiters ist auch nachzusehen, ob der Verband verschoben oder abgefallen ist, namentlich auch ob der Verletzte nicht blutet oder einer Labung bedarf.

k) Die Träger haben während des Transportes zu dem Bestimmungsorte oder auch, wenn die Trage leer zurück getragen wird, bei ihrer eigenen Haftbarkeit, darauf zu sehen, dass die Tragbahre nirgends auf was immer für eine Art, sei es durch Anstossen, fallen lassen oder ungeschickter Handhabung, beschädigt werde.

l) Die sorgsamste Höflichkeit wird den Trägern gegenüber dem Publicum, noch mehr aber gegenüber den Kranken zur Pflicht gemacht.

m) Das Anhalten der Träger bei Kaffeehäusern oder Restaurants, sowie das Entfernen von der Trage während des Transportdienstes ist strengstens untersagt.

Solche gedeckte Stadttragen haben die Sanitätsstationen derzeit vier zur Verfügung.

Die untheilbare Feldtrage, (Tafel IX,) ist derart construirt, dass dieselbe mit entwickelten Füßen ein gutes, vollkommenes Feldbett bildet.

Dieselbe hat einen durch zwei eiserne Stäbe gebildeten Kopfpolster und einen gleichen, aber niederen Fussstützer.

Im geschlossenen Zustand, d. h. zusammengeklappt, ist die Trage mittelst Gurten entweder auf den Schultern oder auch am Rücken leicht zu tragen.

Entwickelt wird diese Trage, indem man die beiderseitig in Scheerenform (daher auch Scheerentrage genannt) gebauten Stützen gleichzeitig öffnet, die an der Seite angebrachten Füße entwickelt fixirt, und die Trage auf den Boden stellt.

Das Bahrtuch ist so befestigt (durch einige Knöpfe, welche zu beiden Seiten der Länge nach angebracht sind), dass man dasselbe abnehmen und waschen kann. Sonst sind alle Theile fixirt, daher auch diese Trage die „untheilbare“, d. h. nicht in Theile zerlegbare, genannt wird.

Diese vom Schriftführer erfundene Trage wiegt 10 Kilogramm und kostet 28 fl. ö. W.

Diese Trage hat sich in vielen Feldzügen als vortreffliches Tragmittel und Feldbett bewährt.

Die theilbare Feldtrage (Tafel X). Diese besteht aus zwei Tragstangen und einem abnehmbaren Bahrtuche, durch dessen Leinwandschlupfen diese Tragstangen durchgesteckt werden, sodann aus zwei Fussgestellen mit zwei Löchern, durch welche eben auch die Tragstangen durchgehen.

Wenn diese Trage entwickelt wird, so muss man das Bahrtuch zu beiden Seiten spannen, die Tragstangen aber nicht früher einführen, als bis auf beiden Seiten die Fussgestelle durch die Oeffnungen des Bahrtuches eingezogen worden sind; dann steckt man die Tragstangen ebenfalls von beiden Seiten durch und befestigt durch Riemen, welche am Ende des Bahrtuches an demselben angebracht wurden, den betreffenden Fusstheil. Jener Theil, welcher am Kopfe des Bahrtuches durchgezogen wird, stellt sich von selbst, weil er durch die Schlupfe des unter derselben gelagerten Kopfpolsters gehalten wird.

Diese Trage, welche in vielen Feldzügen in tausenden von Modellen verwendet worden ist, wurde in den Napoleonischen Feldzügen (1796) durch den hochberühmten Kriegs-Chirurgen Percy erfunden. Sie ist sehr leicht (10 Kilogramm) und kostet in Italien 6 fl. in Frankreich und Constantinopel sowie in Serbien und Spanien 5 fl. ö. W., in der Fabrik des Herrn B. Alf. Zois bei Veldes in Oberkrain aber nur 3 fl. 50 kr. ö. W., während die Herren Jacob Lohner & Comp. in Wien 8 fl. ö. W. dafür verlangen.

Der Tragstuhl für das Tragen von Kranken auf beschränkten Stiegenräumen (Tafel X). Dieser ist wohl aus gar

keinen von demselben trennbaren oder theilbaren Stücken zusammengesetzt. Sein Preis ist von der Firma J. Lohner & Comp. in Wien auf 40 fl. ö. W. festgesetzt. Er wiegt mit Anschluss der Tragstangen 8 Kilogramm und ist nach den Angaben des Schriftführers gebaut worden.

Um ihn zu entwickeln, klappt man denselben Stuhl, welcher mit einem Riemen zusammengehalten wird, nach dem Abschnallen dieses Riemens auseinander. Hierauf lässt man die vorderen und hinteren Füße in die Federn, welche daran angebracht sind, einschnappen und überzeugt sich, ob dieses genau geschehen ist; dann fixirt man die beiderseitig angebrachten Sicherheitseisen und legt dieselben in die entsprechenden Niete. Endlich stellt man die Handlehnen fest.

Dieser Stuhl hat an der Seite je zwei eiserne Ringe, durch welche die Träger die Hände stecken können und so auch (sich von beiden Seiten anstellend) den Stuhl über die engsten Stiegen zu tragen im Stande sind. Bedient man sich aber der Tragstangen, so steckt man dieselben derart rechts und links ein, dass der eiserne Knopf der Tragstange, welcher angebracht ist damit die Stangen nicht durch die Ringe durchrutschen können, immer nach jener Seite gerichtet ist nach welcher der Träger auf- und absteigt, d. h. stets gegen das Gesicht des hinteren Trägers.

Dieser Tragsessel ist sehr händig und praktisch. Er kann in Ambulanzwagen, Eisenbahnwaggons u. s. w. leicht eingeschoben und transportirt werden. Trotz seiner vielen

durchschnittenen Theile ist der Stuhl sehr solid und nimmt wenig Raum ein.

Die Operations-Trage oder der Operations-Tisch (Tafel XI), welcher auch als Tragbahre verwendet werden kann, ist mit Ausnahme, dass der untere Theil des Tisches durchschnitten ist und nach unten abgeklappt werden kann, ganz nach dem System der schon früher beschriebenen Tragbahren vom Schriftführer angegeben und zuerst von A. Locati in Turin, später von Kellner in Paris und endlich von J. Lohner & Comp. in Wien gebaut worden.

Derselbe kostet beim zuletzt genannten Fabrikanten 60 fl. ö. W. und wiegt ohne die beiden Böcke, auf welche derselbe bei Operationen gelagert wird, 22 Kilogramm. Die hölzernen Böcke wiegen separat 10 Kilogramm.

Durch drei in jeder Richtung stellbare Theile des Tisches ist der Operateur im Stande, jeden nöthigen Eingriff vorzunehmen. Auch kann, ohne umgelagert zu werden, der Kranke gleich von seinem Bette auf diese Operationstrage nach dem Operationszimmer und sodann wieder darauf zum Bette getragen werden. Man muss die Vorsicht beobachten und die beiden Böcke stets gleichmässig auf den ebenen Boden feststellen und die Operationstrage genau in die beiderseitig vorstehenden Einschnitte der Böcke lagern, damit der Tisch nicht wackelig werde. Will man den untersten Theil der Operationstrage abklappen, so schiebt man den unter demselben stehenden Bock so weit nach vorne, als man Raum für das Abklappen

dieses Theiles bedarf. Dann öffnet man die beiderseitigen Vorreiber dieses Theiles, worauf derselbe Theil automatisch von selbst herabfällt und dadurch dem Operateur Raum zu allen Bewegungen lässt.

Der Tragstuhl für den Transport von Kranken oder Verletzten aus Dachstuben etc. (Tafel XII.) Als eines der schwierigsten Probleme der Kunst, lebende Lasten zu tragen, wird noch immer dieser Transport-Apparat angesehen, und in der That behaupten viele Sachverständige, dass diese Frage noch immer nicht günstig gelöst werden konnte.

Wenn auch dieses Transportmittel in erster Linie für den Transport von Verwundeten im Gebirgskriege benutzt wurde, so hat es doch auch für Rettungs-Gesellschaften in grossen Städten einen besonderen Werth. Man muss nämlich ein Tragmittel zu Handen haben, durch welches aus Dachstuben oder bei Feuers- und Wassergefahren aus sehr engen Bodenkammern, Kellern u. s. w. Ohnmächtige oder Kranke und Verwundete rasch und sicher entfernt werden können. Auch beim Aus- oder Einbarkiren von Kranken oder Verletzten in Schiffe oder aus Booten leistet ein solches Transportmittel grosse Dienste.

Der hier zu beschreibende Gebirgsstuhl (nach Angaben des Schriftführers gebaut) hat sich in den Gebirgskriegen von Spanien (1875), Serbien (1876) und dem Oriente (1877 und 1878) in vielen Modellen verwendet, trefflich bewährt. Er ist das Resultat langer angestrenzter und kostspieliger Studien,

welche schon 1870 begonnen worden sind. Der Stuhl wird durch einen starken Mann am Rücken (nach Art eines Bockes für das Tragen von Holz in Häusern) getragen. Sein Gewicht beträgt mit Einschluss der Stangen 32 Kilogramm; er kostet bei J. Lohner in Wien 45 fl. ö. W., in Constantinopel aber nur 25 Francs, in Spanien sogar nur 20 Francs.

Dieser Stuhl wird wie folgt gehandhabt: In nicht beladenem Zustand wird der bewegliche Sitz und das Fussbrett zusammengeklappt und mittelst einer Gurte oder Riemens, dann einer Schnalle zusammengehalten, die Sitzlehnen beiderseitig zurückgelegt und so vom Träger auf den Rücken gehoben. Die beiden Tragstangen werden zu beiden Seiten in die am Sitze angebrachten eisernen Ringe gesteckt. Das Schutzdach, das Fusstuch, sowie die kranzartige Vorrichtung, um auch mit der Kopfstütze tragen zu können, werden zwischen den eingeklappten Sitz geschoben und sohin Alles so gut versorgt, dass nichts verloren gehen und der Träger auch in Reih und Glied marschiren kann, ohne im Mindesten seinen Nachbarn durch die am Rücken aufgeladene Trage zu stören.

Man entwickelt diesen Stuhl, indem man die Gurte, welche den zusammengeklappten Stuhl hält, auflöst, worauf er sich automatisch entwickelt. Um dem aus wasserdichter Leinwand gefertigten und durch Schnüre zusammengehaltenen Sitze die nöthige Spannung zu geben, sind beiderseitig am Sitze zwei eiserne Stangen angebracht, welche immer, ehe sich Jemand auf den Stuhl setzt, ihrer Länge nach fixirt werden müssen.

Beim Zusammenklappen des Stuhles löst man diese eisernen Stangen aus und fixirt sie entlang der beiden Seiten des Fussgestelles. Der Sitz und das Fussgestell selbst sind so wie ein Feldstuhl gebaut. Zu beiden Seiten sind bewegliche Handlehnen, die gleichfalls, bevor der Kranke sich in den Stuhl setzt, entwickelt werden müssen. Die Rückenlehne ist aus Leinwand, welche in einer starken Holzeinfassung ruht. Am äussersten Ende derselben sind zwei hervorstehende Stifte, auf welchen das Schutztuch für den Kopf fixirt und hinten an zwei Knöpfen noch besonders befestiget wird.

Dieses soll den Getragenen vor Sonne, Hitze, Regen, Schnee, Wind etc. möglichst schützen und auch die Aussicht auf eine schwierige Passage während des Tragens hindern. Auf der Rückseite der Trage sind zwei auf einer eisernen Stange laufende Handhaben angebracht, die nach dem Brustumfang des zu Tragenden entweder weiter oder enger zusammengeschoben werden können.

Tiefer unten ist eine ebenfalls nach der Breite des Rückens verschiebbare oder stellbare, mit Leder besetzte und gut ausgefütterte Lehne angebracht, um das Ende des Rückentheiles, auf welchem (nebst der Brust und den Schultern) die lebende Last ruht, vor einem Drucke zu schützen.

Will man nun einen Kranken oder Verletzten aufladen, so setzt man denselben in den Tragstuhl, bedeckt ihn mit dem Spritztuche, welches an den beiden Knöpfen unter dem Fussitze befestiget wird, bis zum Gesichte, knöpft beiderseitig das Spritztuch längs der

Trage ein und befestiget auch das Kopftuch nach der schon beschriebenen Art und Weise. Nun lässt man durch zwei starke Leute, welche die Trage von beiden Seiten erheben, den Kranken auf die Schultern des der Trage den Rücken zukehrenden in etwas vorge- neigter Stellung postirten Trägers gleich- mässig heben.

Hat derselbe die Last aufgenommen, so knöpft er eine an der Trage befindliche Sicherheitsgurte zu beiden Seiten der Trag- hölzer kreuzweise auf der Brust ein und nimmt im Gebirge in die linke Hand den mit einer Spitze versehenen Gebirgsstock. Ist der Träger gewohnt, mit dem Kopfe zu tragen, so befestigt man den schon früher beschriebenen Kranz oberhalb des Kopfes des Trägers in einer solchen Höhe, dass der Träger sich daran mit dem Kopfe stützen oder anzulehnen vermag. Es ist selbstver- ständlich, dass ein Träger wohl leicht über eine hohe Stiege für einige Zeit mit einer lebenden Last am Rücken fortkommt, in sehr schwierigem und gebirgigem Boden muss aber nach 10 bis 15 Minuten der Träger durch einen anderen ersetzt werden.

Ist das Terrain eben, so bedient man sich der beiden Tragstangen und somit zweier Träger; auch bei mässigen Böschungen und Höhen verwendet man die Stangen und zwei Träger.

An dem Sitze sind zu beiden Seiten eiserne bewegliche Ringe angebracht, durch welche man die Stangen stecken muss, um je nach Bedarf beim Absteigen oder Auf- steigen durch das Erheben oder Niedriger-

stellen der Ringe eine günstigere Winkelstellung zu erzielen.

Im ebenen Terrain werden alle Ringe gerade gestellt, zum Aufsteigen stellt man die vorderen Ringe in die erhöhte Positur und die hinteren gerade; zum Absteigen aber die hinteren Ringe höher und die vorderen gerade.

Alle diese Manipulationen müssen gut eingeübt und sorgsam studirt werden, um empfindliche Schädigungen des Trägers oder des Getragenen zu vermeiden.

In einer ungeschickten oder unerfahrenen Hand kann ein solches Tragmittel werthlos, ja unter Umständen gefährlich werden.

Die Betten für die Verletzten oder Kranken (Taf. XII). Es war wichtig, ein nicht sehr wohlfeiles, im zugeklappten Zustande wenig Raum einnehmendes und dennoch solides, bequemes, sowie praktisches Lager für die nach der Sanitätsstation gebrachten Kranken oder Verwundeten zu schaffen, auf welchem der Arzt oder der Operateur alle Verrichtungen leicht vornehmen kann. Dieses Bett aus Holz mit einigen Bestandtheilen aus Eisen nimmt zusammengeklappt sehr wenig Raum ein. Wenn man es aber entwickelt, so bilden die beiden Holzblöcke, auf welchen eine in soliden Holzrahmen gespannte Leinwand (als Lager) eingeschaltet ist, eine sehr bequeme Unterlage mit einem erhöhten Kopftheile und auch einer sehr soliden Fusstütze, welche aus Eisenstäben gebildet und durch die Bettunterlage überkleidet wird. Die beiden Böcke werden unterhalb des Bettes mit einer eisernen Stange,

die an ihren Enden eine einfache Drehschraube hat, welche beim Aufstellen fest angezogen, beim Zusammenlegen aber geöffnet werden muss, zusammengehalten. Der Kopftheil, welcher durchschnitten und mit Charnièren befestigt ist, hat hinten einen leicht verstellbaren Holzrahmen, wodurch dessen Stellung gesichert wird. Dieses Bett wiegt 15 Kilogramm und kostet nur 12 fl. ö. W.

Der Tisch für die Apparate.*) Es ist unbedingt nothwendig, in einer Sanitätsstation einen beweglichen, leicht verschiebbaren Tisch für jene Utensilien und Apparate zu haben, welche der Chirurg zum Verbands oder einer Operation benöthigt. Der Tisch für die Apparate ist länglich und von der Firma Waldeck, Wagner & Benda nach einem allgemein gebräuchlichen Modelle verfertigt.

Auf der Tischplatte sind nebst zwei eingesenkten Waschbecken noch mehrere kleinere und grössere Gläser und Schalen (für flüssige Verbandmittel) ebenfalls eingesenkt. In den unteren Etagen sind Abtheilungen für Verbandstoffe und andere Utensilien angebracht. In der Mitte des Tisches befindet sich ein hohes Brett, auf dessen Fläche in einer entsprechenden Höhe beiderseitig ein Irrigator aus gelbem Blech suspendirt wird, welcher mittelst eines beweglichen Rohres aus Kautschuk sehr leicht operirt. Der ganze Tisch steht auf Rollen und ist sehr leicht bewegbar.

*) Zeichnung ist hier nicht wiedergegeben.

Die Todtentrage (Taf. XIII). Es ist durchaus nicht gleichgiltig, auf was für einem Transportmittel ein Todter getragen wird.

In erster Linie ist der Transport von Todten weder in einem der Transportwagen, noch auch auf was immer einer Trage zulässig, mit Ausnahme für der eigens hiefür bestimmten Todtentrage. Durch einen Todten könnten die Wagen und Tragbahren nicht nur beschmutzt und verunreinigt, sondern auch sehr leicht inficirt werden. Auch muss der Todte so transportirt werden, dass vor dem Anblick desselben das Publicum geschützt ist. Für die Rettungs-Gesellschaft wäre es zu kostspielig, eigene Transportwagen für Todte zu bauen.

Da dem Todten durch keine Stösse noch Bewegungen der Trage ein Leid angethan wird, andererseits aber das Fortbringen desselben den freiwilligen Sanitätsmännern so viel als möglich erleichtert werden soll, so ist eine auf einem zweiräderigen eisernen Gestelle ruhende und durch einen Deckel geschlossene Trage gebaut worden, auf welcher der Todte ruht. Diese Trage, deren Handhaben beiderseitig eingeschoben und entwickelt werden können, ist durch Zinkblech ganz isolirt und hat nur einige runde Ablauflöcher für eine etwaige Flüssigkeit, welche sich in derselben Bahre ansammeln könnte.

Diese Trage ruht auf einem ebenfalls durch Zinkblech isolirten Brette und läuft in der Coulotte desselben, um leichter hantirbar zu sein. Ein halbrunder, ebenfalls mit Zinkblech im Innern und Aussen überzogener

Deckel überkleidet die Todtentrage. Im Deckel selbst sind einige Luftlöcher angebracht.

Diese Todtentrage, welche 50 Kilogramm ohne die Unterlage und das Gestell im Gewichte hat, kann sehr leicht durch einen Mann gestossen oder geführt werden. Ihr Preis wurde von J. Lohner & Comp. derzeit auf 60 fl. ö. W. gestellt.

Die Sanitätskästen für die Sanitätsmänner (Taf. XIV). Ohne portative (leicht tragbare, mobile) und ohne mobile und stabile Sanitätskasten könnte Niemand eine erste Hilfe bei plötzlichen Unglücksfällen leisten.

Es wird oft die Frage aufgeworfen, was eigentlich solche Sanitätskasten (auch Rettungskästen genannt) enthalten sollen. Wir haben den Ausdruck Rettungskasten, Rettungsstation u. s. w. aus dem Grunde fallen gelassen, da denn doch auch in vielen Fällen mit dem ganzen Apparate oder Inhalte, der sich auf solchen Rettungsstationen in den Rettungskästen vorfindet, trotz Arzt und Helfer nichts mehr gerettet werden kann. Und dennoch soll in einem solchen Kasten Alles enthalten sein, was fallweise der Arzt zu gebrauchen gezwungen wäre, und wenn dasselbe nicht vorhanden ist, eine empfindliche Unterlassung oder ein unverbesserliches Uebel zur Folge haben müsste.

Dies abzuwenden war der Zweck einer Einrichtung des möglichst vollständigen Sanitätskastens für den Gebrauch des Arztes oder des kleinen Sanitätskastens. (Nr. 1.)

Ein zweiter grösserer Sanitätskasten soll stabil auf der Sanitätsstation als Reservekasten (Nr. 2) installiert werden.

Muss es doch Jedermann einleuchten, dass bei grösseren Unglücksfällen selbst der Inhalt des ersten Kastens rasch geleert wird, andererseits aber auch auf der Sanitätsstation gar keine Hilfsmittel vorhanden wären, wenn nur ein solcher Kasten dort disponibel bliebe, der noch dazu öfter von der Station für längere Zeit zum Gebrauche nach Aussen entsendet werden muss.

Und was für Hilfsmittel jeder Art wären in Bereitschaft, wenn der Ruf statt zu einem, gleichzeitig zu mehreren und grösseren Unglücksfällen dringend und zwingend werden möchte?

Von Katastrophen wollen wir hier ganz absehen, wo auch die derzeitigen vorsorglichen Mittel ausreichen sollen.

Die Tasche für den Sanitätsmann (Taf. XIII). Endlich war es auch nothwendig, dem Sanitätsmann selbst jene Hilfsmittel in die Hände zu geben, welche demselben unentbehrlich sind. Selbstverständlich mussten sich diese Hilfsmittel nur auf die dem Sanitätsmann angewiesene Thätigkeit beschränken; demgemäss sind alle ärztlichen Instrumente oder Utensilien in dieser Tasche nicht zu finden.

Der kleine Sanitätskasten (Nr. 1), welcher, wenn ein Arzt nothwendig ist und gerufen wird, gleichzeitig entweder mit der Tragbahre oder mit dem Transportwagen auf die Stätte des Unglücksfalles geschafft wird, macht diesen eben erwähnten Ausschluss aller ärztlichen Apparate in der Tasche noch erklärlicher.

Die Eintheilung der verschiedenen Gegenstände in den Kästen und der Tasche ist so, dass Alles leicht herauszunehmen und leicht übersichtlich eingestellt ist. Auch wurde für die Solidität der Kästen, die aus gutem Holze gebaut, mit Eisenreifen versehen sind, Räderchen zum Rollen haben und mit zwei guten Schössern schliessen, gesorgt. Die Taschen sind aus Leder mit einem wasserdichten Ueberzug und abschliessbar.

Der Preis des Inhaltes der einzelnen Sanitätskasten und der Taschen richtet sich nach der Qualität und Quantität der einzelnen Gegenstände. Es erscheint daher diese Angabe hier unmöglich.

Verzeichniss des Inhaltes im kleinen Sanitätskasten (Nr. 1):

1 vollkommenes dreitheiliges Instrumenten-Etui; 1 Etui für chir. Instrumente für den Luftröhrenschnitt; 1 Temperaturmesser; 1 Kautschukbinde zur Blutleere; 1 Pravazische Inj.-Spritze; 1 Fingerschützer; 1 Schlundzange; 1 Schlundstosser; 1 Stethoskop; 1 Wundspritze aus Hartkautschuk; 1 messingener Irrigator nach Esmarch; Drainageröhren verschiedenen Calibers; 2 Metallkatheter; 2 englische Katheter; mehrere gekehlte Holzschienen; 1 Schachtel mit Carlsbader und Sicherheitsnadeln; 1 Streubüchse mit Jodoform; 1 Schachtel mit Jodoformstäbchen; Handquelle zum Einrichten von Gliedmassen; 1 Fläschchen Morphinlösung; 1 Flasche engl. Riechsalz; 1 Flasche Chloroform; 1 Narkosen-Apparat nach Billroth; 1 Flasche

1perc. Carbollösung; 1 Fläschchen Olivenöl; carbolisirte Schwämme; 1 Uniformscheere; Feldtrinkflasche mit Cognac; Guttaperchapapier; Eisbeutel; Tripolit- und Organtinbinden aller Art; Rollbinden; Jodoformgaze, Calico- und Flanellbinden; Verbandtücher; Baumwolle, entfettete und gewöhnliche Compressen.

Verzeichniss des Inhaltes im grossen oder Reserve-Sanitätskasten (Nr. 2):

Ein vollständiges chirurgisches Etui nach neuester Form armirt (dreitheilig); 1 Kästchen mit Instrumenten für den Luftröhrenschnitt; 1 Kästchen mit acht Zahnzangen; 1 Katheter-Etui mit 6 Stück diversen Kathedern; 3 Wundspritzen aus Hartkautschuk; 1 Pravazische Spritze; 1 Stethoskop; 1 Temperaturmesser; 1 Esmarch'scher Irrigator; 1 Esmarch'scher Kautschukschlauch für die Blutleere; 2 blecherne Eiterschalen; 1 Narkosenkorb sammt Zubehör; 1 Rasirmesser; 1 starkes Messer; 2 Uniformscheeren; 1 Laterne; 1 Zündmaschine; 2 Korkzieher; 2 Packet Heftnadeln; 4 Packet Sicherheitsnadeln; 12 Packet Carlsbader Nadeln; 1 Fingerschützer; diverse Drainageröhren; 2 Schlundstosser; 2 Schlund-Bougien; verschiedene Löffel; 1 Speculum; 1 Fächer.

Medicamente und Labemittel:
1 Flasche mit Frankfurter Essig-Essenz;
1 Flasche Chloroform; 1 Flasche 1perc. Carbollösung; 1 Jodoformstreubüchse; 2 Schachteln mit Jodoformstäbchen; 1 Flasche Fine-Champagne (alter Cognac); 1 Flasche

Olivenöl; 1 Fläschchen Morphinlösung; Morphinpulver; Doverische Pulver; 1 Flasche engl. Riechsalz; gestrichenes Heftpflaster in Blechbüchsen; Jodoform-Heftpflaster; 1 Flasche Weingeist; carbolisirte Schwämme.

Verbandstoffe: Dreieckige Tücher; Bruns'sche Watte; jodoformirte Gaze und Seide; Tripolitbinden in Kapseln; Calicobinden; Rollbinden in allen Grössen; mehrere Meter Guttaperchapapier; Flanellbinden und Watte; gekahlte Holzspäne; Compressen; Handtücher.

Diverses; 4 Bürsten zum Beleben; 1 Packet diverse Seifen; mehrere Tafeln Tapetenholz; diverse Schienen; Zinnbecher zum Trinken; 2 Feldflaschen; 1 Gradirglas; 1 Zuckerbüchse; mehrere Eisbeutel; 1 Spray.

Verzeichniss des Inhaltes der Sanitätstasche für den Sanitätsmann.

Eine Ledertasche, enthaltend: 1 Rasirmesser; 1 Uniformscheere; 1 Kornzange; 1 Korkzieher; 1 starkes Messer; mehrere Dutzend Stecknadeln; 1 Schachtel mit Sicherheitsnadeln; 1 Rolle Heftpflaster; Jodoform-Heftpflaster; 1 Laterne; 1 Zündmaschine; 1 Wachs-krantz; 1 Stück Seife; 2 Frottirbürsten; 1 Flasche Essig; 1 Fläschchen Riechwasser; 1 Flasche Kölnerwasser; 1 Feldflasche mit Cognac; mehrere dreieckige Verbandtücher; Brunn'sche Watte, Jodoformgaze; Handtücher.

Das Verzeichniss des gegenwärtigen Sanitäts-Wagenparkes der Gesellschaft.

Wagen-Nr.	Bezeichnung	Leistungsfähigkeit	Bespannung	Gewicht	Gegenwärtiger Standort
1	Ambulanzwagen mit seitlicher Einlagerung	2 Liegende und 1 Sitzender, od. 1 Liegender u. 4 Sitzende oder auch 7 Sitzende	1 od. 2 Pferde	800 Kilo	I. Fleischmarkt 1
2	Ambulanzwagen mit Coupé	dtto.	dtto.	750 Kilo	I. Giselastrasse 1
3	Grosser Ambulanzwagen	4 Liegende oder 9 Sitzende	2 Pferde	980 Kilo	IX. Liechtensteinstrasse 37.
4	Kleiner Ambulanzwagen	2 Liegende und 1 Sitzender, oder 1 Liegender und 4 Sitzende, oder 7 Sitzende	1 od. 2 Pferde	600 Kilo	dtto.
5	Grosser Küchenwagen	Kocht in 4 Stunden für 1000 Personen, 2 Köche	2 od. 4 Pferde	2500 Kilo	dtto.
6	Mittlerer Küchenwagen	Kocht 300—500 Portionen. (2 Köche.)	2 Pferde	800 Kilo	dtto.

Das Verzeichniss des gegenwärtigen Sanitäts-Wagenparkes der Gesellschaft. *)

Wagen-Nr.	Bezeichnung	Leistungsfähigkeit	Bespannung	Gewicht	Gegenwärtiger Standort
7	Kleiner Küchenwagen	Kocht 250—300 Portionen (1 Koch.)	1 Pony oder 1 Maulesel	300 Kilo	IX. Liechtensteinstrasse 37.
8	Fourgon	—	2 Pferde	500 Kilo	dto.
9	Omnibus	14 Mann	dto.	1225 Kilo	dto.
10	dto.	dto.	dto	dto.	Simmeringer Fabrik (Chandoir (d. Feuerwehr))
11	Landauer	2 Liegende oder 4 Sitzende	dto.	600 Kilo	I. Herrngasse 5
12	dto.	dto.	dto.	750 Kilo	I. Fleischmarkt 1
13	dto.	dto.	dto.	550 Kilo	IX. Liechtensteinstr. 37
14	Coupe für Irre	2 Sitzende	1 Pferd	dto.	dto.
15	dto.	dto.	2 Pferde	dto.	dto.
16	Labewagen	—	1 Pferd	650 Kilo	dto.

*) Die grosse Remise für das Wagentransportmaterial der Gesellschaft befindet sich IX. Liechtensteinstrasse 37.

Der Kasten mit Mitteln gegen Vergiftungen.

Es erschien der Wiener Freiwilligen Rettungs-Gesellschaft als zweckentsprechend, bei den zumeist plötzlich vorkommenden Vergiftungsfällen aller Art dem herbeigerufenen Arzte sogleich die hauptsächlichsten Mittel zu bieten, um eine wirksame Action einleiten zu können und nicht erst in der oft vom Thatorte weit entfernten Apotheke auf das Ordinierte lange warten und die kostbarste Zeit versäumen zu müssen. Hiefür wurde ein Kasten gebaut, in welchem die wichtigsten Gegenmittel für den sogleichen Gebrauch parat gestellt sind. Solche Kästen sind in den Sanitätsstationen der Gesellschaft schon im Gebrauche.

Bei allen Anzeigen von Vergiftungen wird der Kasten mit den Gegenmitteln mitzunehmen sein.

Sohin bringt der freiwillige Sanitätsmann fallweise dieses Kästchen sogleich mit sich, übergibt den Schlüssel dem herbeigerufenen Arzte, welcher sodann nach Bedarf sogleich dispensiren kann. Wir lassen nun hier die Aufzählung der Antidota folgen:

Gegenmittel für die nachfolgenden Gifte.

	Gifte	Gegenmittel
1.	Aetzalkalien (Kali-Natronlauge) Ammoniak	Weinsäure, Mandelöl
2.	Antimon (Brechweinstein)	Tannin
3.	Arsenik	Magnesia, Milch
4.	Blausäure, Cyankali, bittere Mandeln, Kirschchlorbeerwasser	Chlorkalk, Brechmittel
5.	Canthariden (Spanische Fliegen)	Brechmittel, Mucilago
6.	Carbolsäure	Brechmittel, Kalkmilch, Essigäther
7.	Cloakenluft	Riechsatz, Essigäther
8.	Kalk, Aetzkalk	Bittersatz, Milch, Zuckersaft
9.	Kleesäure, Kleesatz	Kalkmilch, Mucilago
10.	Quecksilber, Zinn, Kupfersalze	Schwefeleisen, Magnesia, Milch
11.	Mineral-Säuren	Magnesia, Mucilago
12.	Pflanzengifte	Brechmittel, Chlorwasser, Tannin-Kaffee
13.	Phosphor	Magnesia mit Chlorwasser, Brechmittel, Mucilago
14.	Zinksalze	Tannin

Nebst obigen Gegenmitteln ist eine Büchse mit condensirter Milch, sodann eine Flasche mit Kaffee-Extract, eine Büchse mit dosirten Pulv. Ipec., ein Gradirglas und ein gläsernes Stäbchen zum Aufrühren der Flüssigkeiten im Kasten enthalten.

Der Sanitätskasten Nr. 1 muss auch stets bei Vergiftungsfällen mitgenommen werden.