

Zeitschrift: Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes

Herausgeber: Schweizerischer Centralverein vom Roten Kreuz

Band: 3 (1895)

Heft: 9

Artikel: Le transport des blessés [suite]

Autor: Froelich, L.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-545089>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

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

Rote + Kreuz

Abonnement:

Für die Schweiz jährlich 3 Fr.,
halbjährlich 1 Fr. 75, viertel-
jährlich 1 Fr.
Für das Ausland jährlich 4 Fr.
Preis d. einzel. Nummer 20 Ct.

Offizielles Organ

des

Inserate:

30 Ct. die zweispaltige Petit-
zeile, 40 Ct. für das Ausland.
Reklamen und Zeitagen
nach Uebereinkommen.
Abonnements nehmen auch ent-
gegen alle Postbureau.

Schweiz. Centralverein vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militär-sanitätsvereins
und des Samariterbundes.

Korrespondenzblatt für Krankenvereine und Krankenmobiliemagazine.

— Erscheint am 1. und 15. jeden Monats. —

Redaktion und Verlag: Dr. med. Alfred Mürset, Oberlieut., Bern.

Kommissionsverlag: Fr. Semminger, Buchhandlung, Bern.

Annoncen-Regie: Haasenstein und Vogler in Bern und deren sämt-
liche Filialen im In- und Auslande.

Le Transport des Blessés.

Conférence donnée par le Dr L. Frœlich, à la Société des Samaritains de Genève, le 21 février 1895.

(Suite.)

Le mode de transport le mieux approprié aux particularités des pays coloniaux, tels que les Indes, le Tonkin, le Dahomey, etc., est le *palanquin* fermé ou le *brancard-hamac* à ciel ouvert que desservent des escouades de 4 à 8 coolies et davantage. Outre les types bien connus de l'armée anglaise des Indes (Dhulis et Dandys) nous ajouterons les dispositifs peu confortables de Biancardi, de Boccolari (expérimenté par ce dernier lors d'une insurrection dans la République de l'Equateur en 1883), de Sumbiella, celui préférable de Barthélemy, le brancard dit alpin, de Donion à épaulières feutrées avec la modification Ramally assurant une horizontalité proportionnelle à l'inclinaison, enfin le singulier échafaudage à 16 porteurs (!) dont s'est servi l'astronome Janssen lors de sa dernière ascension au Mont-Blanc.

Nous passons au troisième groupe de moyens de transport, soit les *brancards à roues* et appareils similaires, capables d'être mis en mouvement sans grands efforts, à bras, comme une brouette ou charrette, les voitures genre cabriolet tonkinois (pousse-pousse), etc. — Tandis qu'il y a quelques années les véhicules de ce genre furent tous condamnés pour le service de campagne (Portugal, Suisse), on semble au contraire vouloir maintenant y revenir afin de ménager de plus en plus l'intégrité physique des brancardiers. Si la justesse de ce desideratum est indiscutable, on ne saurait toutefois souscrire à cette unique solution du problème. Le *brancard roulant* est incontestablement parfait pour les besoins urbains: postes de police, stations d'omnibus, de bateaux-mouches, gares, etc., précieux dans l'exploitation d'un hôpital formé d'une série de pavillons, utile dans l'intérieur d'une enceinte fortifiée comme aussi d'un simple ouvrage de défense (service de tranchée); il ne présente pas moins de très graves inconvénients lorsqu'il s'agit d'un champ de bataille ou de combat.

Malgré ces réserves, nous ne pouvons passer sous silence les tentatives de Greef, Jacoby, Lehrnbecher, Rœhring, Soltsien, de Mooij, Stræbel, Schenker, les constructions de Marchese, de Luna, Faris, Köchler, Helsing, Dupont, Winkler, von Roll, pour chercher à diminuer la fatigue du personnel sanitaire subalterne. Une mention spéciale est non moins due aux ingénieurs novateurs qui, avec une équipe minimum de

servants cherchent à „brouetter“ un nombre double et même quadruple de blessés: *brancards accouplés* montés sur roues, de Pachmayer, de Czermack; „*dos-à-dos*“ Rosati et Pettinati, Furley-Headley, de Mooij, etc. Aujourd'hui que l'emploi de la *luge* ou toboggan constitue un sport sui generis tellement à la mode, l'adaptation des traîneaux au transport des blessés ne saurait être oubliée. Ce système de locomotion applicable aux pâturages à surface unie, aux champs de neige, etc., est en effet vis-à-vis des exigences du service sanitaire de montagne, doux et rapide, en tant que descente. Les nombreux agencements possibles sont tous du domaine de l'improvisation: glissoires américaines, modèles Port, „*Slitta-Barella*“ Boccia, comme aussi les nombreuses transformations des différents types de traîneaux de poste ou de grandes luges de nos contrées alpines, les „*Mænnel*“, „*Hornschlitten*“, charrettes à patins de la vallée d'Urseren, usitées là-haut lors de la fenaison et portant le nom de „*Heubkarre*“ (sic); ces dernières sont préférables au modèle original, dit *Schneckenwagen*, du Jura soleurois, etc., représenté dans le tableau de *F. Furet (Sur l'Æschi-Allmend)* du musée Rath (Genève).

Quatrième groupe: *Les animaux de selle* ne sont qu'exceptionnellement employés au transport des blessés. Rappelons le brancard de Bedoin à l'usage des troupes montées, puis l'institution des brancardiers auxiliaires de la cavalerie allemande qui fait pour ainsi dire revivre les historiques infirmiers à cheval du siège de Vienne (1801), comme aussi les antiques convois de 8 à 20 chevaux pour passagers et bagages formant le courrier Lindau-Milan, par le Splügen. — Habart assure que lors de l'occupation de la Bosnie et de l'Herzégovine en 1879, les nombreux malades transportés de la sorte à travers la montagne jusqu'à Cettigne (Montenegro) étaient très satisfaits et qu'ils donnaient même la préférence à ce système; un mécanisme pouvant s'adapter à la selle usitée dans ces pays fut exposé à Berlin en 1883 par Wittelschofer.

Quant aux *bêtes de somme* et en particulier aux *mulets*, ces compagnons obligés et fidèles de toutes les colonnes expéditionnaires de montagne, ils ont déjà largement fait leurs preuves (Algérie, Egypte, Erythrée); hier encore le gouvernement français en mettait un premier millier (race d'Abyssinie) en adjudication pour Madagascar. Le transit à travers la Cordillère, de la République Argentine au Chili (Mendoza-Valparaiso par le Col de la Cumbre à 3900 m d'altitude), se fait également „à dos de mulet“. En Suisse, quoique peu répandu, sauf dans le canton du Valais, cet animal jouit de l'estime populaire; l'écrivain Ch. de Bons nous a du reste fait „ses confidences“ sous la forme d'une nouvelle intitulée „*Saute-en-barque*“; „le dos tourné au public, les oreilles considérablement raccourcies,“ le peintre Adam l'a même immortalisé (rassemblement de troupes au St-Gothard en 1861; enfin, il y a une „*Mauleselmarsch*“ par Hofmayer!....

Les moyens de transport des blessés par bêtes de somme sont variés. Citons les cacolets Rabis qui, de même que les litières, se placent par paires latéralement des deux côtés du bât, système adopté en France et en Angleterre; le siège „*dos-à-dos*“ de Lawrence, faisant corps avec la selle; le brancard Gouchet, les gouttières de Palansciano-Locati et de Cougnet; l'appareil à bascule automatique Cavicchia qui permettrait de compenser le cahotement résultant de l'allure du mulet (?); les dispositifs Houzé de l'Aulnoit, Grigorew, la chaise-longue de Guida, celle de Frœlich (1894) pouvant être à volonté transformée en *causeuse* pour deux blessés assis. (A suivre.)

Über Häufigkeit, Verbreitung, Verhütung u. Heilung der Lungenischwinducht.

Vortrag, gehalten den 20. Januar 1895 in der „*Vinde*“, Zürich-Oberstrass, von Dr. S. Häberlin.

(Fortsetzung.)

Dem Angriff muß die genaue Kenntnis des Feindes vorausgehen. Ist seine Stärke, seine Angriffs- und Verteidigungsweise allseitig bekannt, dann besteht Aussicht auf Erfolg. In dieser Hinsicht dürfen wir uns glücklich schätzen, daß durch die geniale, konsequente und exakte Forschung zahlreicher Gelehrter und Ärzte die Lungenischwinducht eine der bestbekannten Krankheiten ist. Es liegt nicht in Ihrem Interesse, Sie mit der Krankheit im Detail bekannt zu machen; ich muß mich auf das beschränken, was zum praktischen Verständnis nötig ist.

Im Jahre 1882 hat ein preussischer Landarzt, Dr. R. Koch, der jetzige Vorsteher des deutschen Gesundheitsamtes, als die Ursache der Lungenischwinducht und jeder tuberkulösen