

Erste Hülfe bei Verwundungen im Handwerker-Beruf

Autor(en): **Ost**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **4 (1888)**

Heft 31

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-578114>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Organ
für die
schweizerische
Meisterschaft
aller
Handwerke
und Gewerbe
deren
Zunungen
und Vereine

Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung

Praktische Blätter für die Werkstatt
mit besonderer Berücksichtigung der
Kunst im Handwerk.

Herausgegeben unter Mitwirkung schweizerischer
Kunsthandwerker & Techniker.

IV.
Band

Organ für die offiziellen Publikationen des Schweizer. Gewerbevereins.

St. Gallen, den 3. November 1888.

Erscheint je Samstags und kostet per Quartal Fr. 1. 80.
Inserate 20 Cts. per 1spaltige Petitzelle.

Redaktion, Expedition, Druck & Verlag von W. Henn-Barbier, St. Gallen.

Wochenspruch:

Ist auch der Mensch so hochgestellt, wird er geehrt auch von der Welt,
Was nützt's, hat er nicht wahre Ehre: Er gleicht dem Halm mit tauber Aehre.

Erste Hilfe bei Verwundungen im Handwerker-Beruf.

Bei Anlaß eines diesen Frühling in Bern stattgefundenen kantonalen Feuerwehrkurses hatte ich Gelegenheit, in einem Vortrag über obiges Thema aufmerksam zu machen auf die Noth-

Verbandkapsel von Schlatter, Schmid u. Co. in Bern, welche für die zahlreichen Fälle von Verletzungen, denen Feuerwehrleute bei ihrem aufopfernden Beruf*) ausgesetzt sind, ein ebenso einfaches als vortreffliches Verbandmaterial liefert. Mehrfache Anfragen nach dieser Noth-Verbandkapsel veranlassen mich, auch in Ihrer Zeitschrift auf diesen Verbandartikel aufmerksam zu machen.

Die Erkenntniß, daß die Gefahr der meisten Wunden weniger in der Verletzung an sich als in der später hinzutretenden Entzündung liegt, welche ihrerseits durch Eindringen infektiöser Keime in die verletzte Gewebe bedingt ist, macht es nothwendig, daß jede Wunde sofort oder möglichst bald vor jeder Infektion geschützt werde. Es geschieht dies durch Anlegen eines Deckverbandes, welcher womöglich Substanzen enthält, die allfällig eindringende Infektionskeime unschädlich machen. — Diesem Erforderniß eines Materials für den

*) Und auch viele Handwerker!

ersten Verband entspricht nun die Noth-Verbandkapsel von Schlatter in zweckmäßiger Weise. Dieselbe enthält zur unmittelbaren Bedeckung einer frischen Wunde: Wundwatte, Wundprotektiv und eine zirka 1½ Meter lange Gazebinde, sämtliche Stoffe mit desinfizierenden Substanzen imprägnirt, so daß dadurch die Reinhaltung einer frischen Wunde bis zum Eintritt der ärztlichen Behandlung garantiert wird. Zur Fixirung des Bindenverbandes ist eine Stecknadel und überdies ein elastischer Kautschukring beigegeben, welcher letzterer auch zur Stillung stärkerer Blutungen sich verwenden läßt.

Außer diesem Verbandmaterial für frische Wunden enthält die Kapsel noch eine Staniolkapsel voll einer desinfizierenden Verbandssalbe, welche bei Verbrennungen, Erfrierungen, oberflächlichen Hautschürfungen zc. gute Dienste leistet. Die Salbe kommt auch allein zum Verkauf und hat sich namentlich bei Touristen und Militärs, welche an Wunden Füßen leiden, gut bewährt.

Durch die ebenso einfache wie solide Verpackung des gesamten Verbandmaterials in einer hermetisch schließenden Staniolkapsel bleibt dasselbe auf unbegrenzte Zeit rein und brauchbar, während andererseits die kompensiöse und elegante Form der Verpackung, ein eigentliches Multum in parvo, gestattet, dasselbe in der Westentasche mit sich zu führen.

Bern, August 1888.

Dr. Ost, Korpsarzt der bern. Feuerwehr.

Noth-Verbandkapsel von Schlatter, Schmid & Cie.

Fig. 1.
Längsdurchschnitt der Kapsel in natürlicher Größe.

- a. Innerer Cylinder, gefüllt mit 2prozentiger Thymol-Salbe.
 a1. Abschraubbarer Deckel.
 b. Äußerer Umhüllungs-Cylinder.
 c. Auf Cylinder a aufgerollte, zirka 170 cm lange, imprägnirte Binde.
 dd. Elastischer Ring.
 e. Stednadel.
 f. Salicyl-Watte.

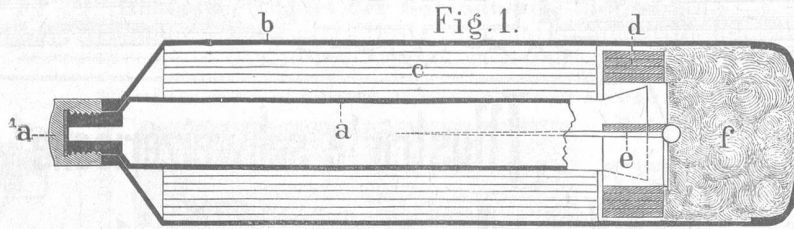


Fig. 2.

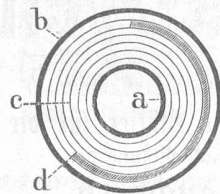
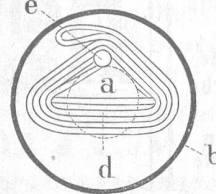


Fig. 3.

Fig. 2.
Querschnitt der Kapsel bei dd der Fig. 1.

- a. Innerer Cylinder.
 b. Äußerer Cylinder.
 d. Elastischer Ring (um den Cyl. a gelegt).
 e. Knopf der Stednadel.

Fig. 3.
Querschnitt der Kapsel bei b der Fig. 1.

- a. Innerer, mit 2proz. Thymol-Salbe gefüllter Cylinder.
 b. Äußerer Cylinder.
 c. Binde.
 d. Protektiv.

Die Kapseln können in den Apotheken à Fr. 1. 50 bezogen werden. Für größere Lieferungen hat man sich zu wenden an Ernst Stähelin u. Co. in Basel, Missionsstraße 23.

Holzpflasterung.

Wir beschränken uns nur darauf, das zweckmäßigste Verfahren anzugeben, wie ein Holzpflaster gelegt werden soll, damit es in Bezug auf seine Haltbarkeit mit andern Pflasterungen verglichen werden kann. Wir wählen als Ort der Anwendung eine der am stärksten befahren Straßen in Paris und werden die Anfertigung der Pflasterung, welche dieselbe erhalten soll, beschreiben.

Es ist in Europa ein durch Fachmänner festgestelltes und in die Praxis überfestes Prinzip, daß die Wagen nicht direkt auf der festen Chaussee rollen sollen, sondern daß dieselbe eine möglichst ökonomische Verkleidung erhalten soll, die leicht ersetzt werden kann, eine gewisse Elasticität besitzt und das Geräusch und den Lärm mildert, welche unzertrennbar mit den harten Pflasterungen verbunden sind.

Die auf dieses Prinzip basirende Arbeit theilt sich daher in zwei Theile: 1. In die Herstellung der eigentlichen Chaussee (Straßenbett); 2. in die Herstellung der Verkleidung.

1. Die eigentliche Chaussee, oder der Unterbau, wird aus Cementbeton hergestellt, welcher folgende Zusammensetzung hat: 1 Vol. Portland-Cement, $2\frac{1}{3}$ Vol. Kies und $4\frac{2}{3}$ Vol. Steine (Schotter), welche im Momente der Verwendung mit dem strikte nöthigen Wasser begossen werden, um das Ziehen nicht zu verzögern.

Dieser Beton wird nun auf dem Boden in einer Dicke von 15 cm ausgebreitet und nach gewöhnlicher Art gestampft. Alsdann gibt man durch angefertigte Profile der Oberfläche durch „Abstreichen“ die gewölbte Form der Straße.

Nach Verlauf von 48 Stunden ist die Konsistenz des Betons genügend, und man übergießt ihn mit einem Mörtel welcher aus 1 Vol. Cement und 4 Vol. grobem Sand zusammengesetzt ist, so daß man eine gleichmäßige Schicht von 1 cm Dicke erhält.

Sobald die Arbeiter nach 5 bis 6 Tagen, je nach der Temperatur, auf dem Mörtelüberzug gehen können, ohne Eindrück zu hinterlassen, beginnt der zweite Theil der Arbeit.

2. Klöbchen von Rothtannenholz, auf die Hochkante gestellt (mit Hirnholz auf den Mörtel und Hirnholz gegen die Straßenoberfläche) von 200 mm Höhe und einem rechteckigen Querschnitt von 75×150 mm, bilden alsdann die Verkleidung.

Obgleich man von der Nothwendigkeit, diese Holzklöbchen zu imprägniren, noch nicht allgemein überzeugt ist, werden

sie gewöhnlich in ein Bad von Theeröl getaucht, das dieselben wenigstens für einige Zeit undurchlässig macht.

Die Holzklöbchen werden an Ort und Stelle gebracht und zweckmäßig vertheilt. Die Arbeiter fangen damit an, zwei aufeinander folgende Reihen längs des Trottoirs zu stellen und zwar mit der größern Seite (150 mm) parallel zur Straße. Hierauf picken sie mit dem kleinen Beil in der rechten Hand ein hinter ihnen liegendes Klöbchen, nehmen mit der linken ein zweites und legen sie, senkrecht auf die erste Richtung dicht neben einander (ohne Fuge), zwischen jene beiden ersten Reihen, in dieser Weise fortfahrend, bis die mittlere Partie der Straße ausgefüllt ist. Sobald nun die erste Reihe steht, wird eine 10 mm dicke Latte davor gestellt und dann die zweite Reihe daran gelegt; dann folgt wieder eine Latte, hierauf wieder eine Reihe und so fort, bis die ersten zehn Reihen gestellt sind. Nun werden die zwischen all' diesen Reihen steckenden Latten herausgezogen, um in gleicher Weise bei den folgenden zehn Reihen eingeschaltet zu werden.

In diese 10 mm großen Zwischenräume wird nun heißer Theer gegossen und zwar auf 3 bis 4 cm. Derselbe bildet eine wasserdichte Schicht zwischen dem Straßenbett und der Holzverkleidung und schützt den untern Theil des Holzpflasters gegen Frost und Eindringen des Wassers. Der noch leere Theil dieser Zwischenräume wird dann noch mit einem dünnen Mörtel aus 1 Theil Portland-Cement und 4 Theilen feinstem Sand ausgegossen, den man mit einem Besen oder einer Drahtbürste auf der Oberfläche ausbreitet. Sobald dieser Mörtel erhärtet ist, wird, ehe die Straße dem Verkehr übergeben wird, eine dünne Schicht von kleinem (ungesiebt) Kies aufgestreut.

Die Wagenräder drücken nun diesen Kies in das Holz hinein, wodurch eine raue Oberfläche entsteht, welche sich viel weniger abnützt und die zugleich den Pferden einen besse- ren Halt gewährt. Um dies zu erreichen, darf daher die so neu hergestellte Straße in den ersten Tagen nicht gewischt werden.

Dies ist die Art und Weise des Verfahrens und dieses sind die angewandten Materialien in Paris.

Wenn daselbst dieses Holzpflaster dazu bestimmt ist, dem großen Verkehr und den schweren Lasten zu widerstehen, so ist es einleuchtend, daß auf weniger befahrenen Straßen und bei geringern Lasten die Dicke des Betons sowohl als diejenige des Holzes erheblich reduziert werden kann.

Um eine Idee von den Herstellungskosten zu haben, geben wir hier die Bedingungen, unter welchen die Municipalität in Paris die Pflasterung der „Champs Elysées“ abgeschlossen hat.