Krankentransportwagen 4-Tragen




Ich fehle leider noch!




Fahrgestell:	Ford Transit FT 100 L
Aufbau:	Miesen
Besatzung:	1/1
Funkrufname:	Rotkreuz Celle 51/56
Kennzeichen:	CE-8012
Baujahr:	0000
Indienststellung:	0000
Außer Dienst seit:	2009

Technische Daten:	
Länge:	5.362 mm
Breite:	1.980 mm
Höhe:	2.400 mm
Leermasse:	1.815 kg
Zul. Gesamtgewicht:	2.600 kg
Leistung:	57 kW / 78 PS
Hubraum:	1.954 cm³

Krankentransportwagen 4-Tragen des Deutschen Roten Kreuz, Kreisverband Celle.

Das Fahrzeug ist in Sülze stationiert und wird in der Sanitätskomponente des Einsatzzuges des DRK Kreisverbandes Celle eingesetzt. Mit der Auflösung des Luftschutzhilfsdienstes (LSHD) 1968 und der sich daran anschließenden grundlegenden Neuorganisation des Katastrophenschutzes in Deutschland wurde auch die Organisation und Ausstattung des Sanitätsdienstes überarbeitet. Die bisherigen Luftschutz-Krankentransport- und Luftschutz-Verbandplatzzüge ersetzte das Bundesamt für Zivilschutz durch drei neue Sanitätszüge. Die Personalisierung der Züge übernahmen bundesweit die vier Hilfsorganisationen Arbeiter-Samariter-Bund, Deutsches Rotes Kreuz, Johanniter-Unfall-Hilfe und Malteser-Hilfsdienst, während das Bundesamt für Zivilschutz die materielle Ausstattung durch zentrale Beschaffungen übernahm. Zunächst sollten in den neu aufgestellten Sanitätszügen jedoch vorhandene Fahrzeuge aus Beständen des aufgelösten LSHD weiterverwendet werden, bevor nach und nach vom Bundesamt für Zivilschutz neue Fahrzeuge angeschafft wurden. Aufgabe aller drei Sanitätszüge des Katastrophenschutzes war die medizinische Versorgung von Verletzten und deren Transport in Krankenhäuser. Die Aufgaben der Sanitätszüge fingen bei der Suche nach Verletzten und deren Rettung an. Anschließend sollten die Verletzten gesichtet, registriert und medizinisch erstversorgt werden, bevor ihr Abtransport in Krankenhäuser erfolgen sollte. Besonderen Wert wurde auf die Verzahnung des Sanitätsdienstes mit dem ABC-Dienst gelegt, um eine entsprechende Versorgung von kontaminierten Verletzten zu gewährleisten. Aus diesem Grund waren in jedem Sanitätszug mehrere Helfer zusätzlich im ABC-Dienst ausgebildet. Die größte Gliederung des neu aufgestellten Sanitätsdienstes war der Sanitätszug mit insgesamt 50 Helfern. Er setzte sich aus einem Zugtrupp, einer Arzt-, drei Sanitäts- und einer Verletztentransportgruppe zusammen. Die bestehenden Verbandplatzzüge des LSHD wurden in 38 Helfer starke Sanitätszüge Arzt umgewandelt. Im Vergleich zum größeren Sanitätszug besaßen sie nur eine statt

drei Sanitätsgruppen. Aus dem Luftschutz-Krankentransportzug wurde der Sanitätszug Transport. Ihm fehlte die Arztgruppe, dafür hatte er aber wiederum zwei Sanitätsgruppen. Für die Transportzüge waren 28 Helfer vorgesehen. Zu jedem der drei Typen von Sanitätszug gehörte eine Verletztentransportgruppe. Ihre Hauptaufgabe lag im namensgebenden Transport von Verletzten von der Einsatzstelle in Krankenhäuser. Dazu waren in jeder Verletztentransportgruppe vier Krankentransportwagen (KTW) 4-Tragen vorgesehen, die auch alle vom Bundesamt für Zivilschutz zu beschaffen und nicht erst im Einsatzfall zu beordern waren. Keine andere Gruppe in den Sanitätszügen besaß mehr fest zugeteilte Fahrzeuge. Mit ihren vier KTW konnten die acht Angehörigen einer Transportgruppe bis zu 16 Verletzte auf einmal transportieren. Erweitert werden konnte diese Transportkapazität bei Bedarf noch durch die Umwandlung der Arzttrupp- und Sanitätsgruppenkraftwagen zu behelfsmäßigen Krankentransportwagen für jeweils bis zu zwei Verletzte. Damit konnte die Transportkapazität eines Sanitätszuges auf maximal 26 Verletzte, die eines Sanitätszuges Arzt auf 22 und die eines Sanitätszuges Transport auf 20 Verletzte gesteigert werden. Die vom LSHD beschafften Krankenkraftwagen (KrKW) zum gleichzeitigen Transport von drei, bzw. vier Verletzten bildeten den Grundstock der Ausstattung der Verletztentransportgruppen. Ihre Stückzahl reichte jedoch bei weitem nicht aus, um den Bedarf aller Verletztentransportgruppen in den Sanitätszügen zu decken. In den Luftschutz-Sanitätsbereitschaften des LSHD war jeweils nur ein einziger Krankenkraftwagen im IV. Zug, dem Versorgungszug, vorgesehen. Lediglich 217 KrKW hatte der LSHD daher zwischen 1957 und 1970 beschafft. Das Rückgrat des Verletztentransports im LSHD bildeten Großraumkrankenkraftwagen, die in der Neuorganisation des Katastrophenschutzes gänzlich zugunsten der KTW 4-Tragen fallengelassen wurden. Die Mehrheit der Verletzten sollte in der Planung des LSHD mit den Großraumkrankenkraftwagen in Krankenhäuser transportiert werden. Im Gegensatz dazu sollten die kleinen KrKW als Transportkapazität für den schnellen Transport besonders schwer Verletzter bereitgehalten werden.

Die nur geringe Stückzahl in der der LSHD KrKW beschafft hatte war nur eines der Probleme dieses Fahrzeugtyps. Ein weiteres Problem der KrKW war das rund drei Viertel der beschafften KrKW nur für den Transport von drei Verletzten ausgelegt waren. Zwar hatte der LSHD den KrKW von Anfang an für den Transport von vier Verletzten entwickelt, doch mangelte es zu Beginn der Beschaffung an dafür geeigneten Fahrgestellen. Ein Transport von vier liegenden Verletzten war in keinem der in den 1950er und 1960er Jahren am Markt zur Verfügung stehenden Fahrgestelle möglich. Das Maximum waren drei Verletzte auf Tragen im Ford Taunus Transit, auf dem die allermeisten KrKW des LSHD aufgebaut wurden. Folgerichtig wurden diese Fahrzeuge auch als KrKW 3-Tragen bezeichnet. Erst die 1965 den Ford Taunus Transit ablösende Transit-Generation bot genügend Platz um auch wirklich vier Tragen darin unterbringen zu können. Für seine letzte Generation von KrKW griff der LSHD auch folgerichtig auf dieses Transporterfahrgestell zurück. Die Fahrzeuge dieser Generation wurden nun auch als KrKW 4-Tragen bezeichnet. Fast nahtlos an die Auslieferung der letzten KrKW 4-Tragen aus Bestellungen des LSHD im Jahr 1970 reihte das Bundesamt für Zivilschutz im Jahr darauf die Beschaffung der ersten KTW 4-Tragen für den reorganisierten Katastrophenschutz an. Der Weg dahin war einfach, entsprach die erste Generation KTW 4-Tragen doch weitgehend dem bekannten KrKW 4-Tragen. Sowohl bei Fahrgestell, als auch beim Innenausbau griff das Bundesamt für Zivilschutz auf Altbekanntes zurück. Wie bei den KrKW stammten auch die Fahrgestelle der ersten Generation von KTW 4-Tragen aus der Transit-Baureihe von Ford. Ebenso blieb man sich beim Innenausbau treu, denn diese Arbeit übernahm ein weiteres Mal das renommierte Bonner Unternehmen C. Miesen. Was sich jedoch grundlegend änderte waren Farbgebung und Beladung. Die militärisch anmutende khakifarbene Lackierung der LSHD-Fahrzeuge wich dem im Rettungsdienst etablierten weißen Farbkleid. Neben der militärisch anmutenden Farbe entfiel auch der beim LSHD übliche Tarnlichtkreis. Die bei den KrKW des LSHD noch sehr rudimentäre und spartanische Fahrzeugbeladung wurde ebenso modernisiert und fiel nun deutlich umfangreicher aus.

Alleine schon die erste Generation von KTW 4-Tragen, deren Beschaffung das Bundesamt für Zivilschutz 1971 einleitete, sollte in Stückzahlen bei weitem die Gesamtheit aller für den LSHD gebauten KrKW übertreffen. Bis 1980 baute C. Miesen für den Katastrophenschutz nicht weniger als 1.509 KTW 4-Tragen für den Katastrophenschutz aus. Die Zahl von 271 für den LSHD gebauten KrKW 3- und 4-Tragen erscheint im Vergleich dazu fast verschwindend gering. Mit Auslaufen der ganze 18 Lose umfassenden

ersten Generation war die Beschaffung von KTW 4-Tragen noch lange nicht abgeschlossen. Nachdem die Produktion des für die erste KTW-Generation benutzten Transit-Fahrgestells bereits 1978 ausgelaufen war, wechselte das Bundesamt für Zivilschutz für die zweite ab 1981 beschaffte KTW-Generation auf das zu dieser Zeit aktuelle Transit-Modell. Den Ausbau der Fahrzeuge dieser zweiten Generation musste sich Miesen mit dem Mitbewerber Binz aus Lorch am Rhein teilen. Von 565 in zweiter Generation gebauten KTW 4-Tragen baute Miesen 315 und Binz 250 Exemplare aus. Der Ausbau und die Ausstattung der KTW 4-Tragen der zweiten Generation entsprach weitgehend denen der ersten Generation. Weil sich der Transporter-Markt in den 1980er Jahren deutlich zu bewegen begann und auch andere Hersteller zwischenzeitlich attraktive Fahrgestelle in dieser Klasse, teils auch mit Dieselmotoren, anboten, begann das Bundesamt für Zivilschutz die Zukunft des KTW 4-Tragen zu überdenken. Nachdem vier Jahrzehnte lang ausschließlich Ford die Fahrgestelle für die KrKW des LSHD und die KTW des Katastrophenschutzes geliefert hatte, wollte man beim zuständigen Bundesamt auch andere Optionen überprüfen. Bei Miesen und Binz ließ das Bundesamt 1984 drei Prototypen des zukünftigen KTW 4-Tragen auf unterschiedlichen Fahrgestellen aufbauen. Einen Mercedes-Benz L 309 D und einen Volkswagen LT 31 baute Miesen aus, einen Ford Transit FT 150 CL/TAL Binz. Fünf Jahre sollten nach dem Prototypen-Trio vergehen, bis das Bundesamt für Zivilschutz auch wirklich die dritte Generation von KTW 4-Tragen anging. Erst 1989 begann die Beschaffung der dritten KTW-Generation für den Katastrophenschutz und erneut hatte sich das Bundesamt für Zivilschutz für den Ford Transit als Fahrgestell entschieden. Auch wenn Binz den entsprechenden Prototyp ausgebaut hatte, fertigte wieder Miesen die Innenausbauten der KTW. Ab dieser Fahrzeuggeneration entfiel der Tragestuhl aus der Beladung und die schlichte reinweiße Lackierung der KTWs wurde um zwei umlaufende Streifen in leuchtrot ergänzt. Bis 1990 baute Miesen 491 Ford Transit FT 130 L/TAL mit einem Radstand von 2.835 mm aus. Ergänzt wurde dieser dritte Fahrzeuggeneration 1991 durch 192 weitere KTW 4-Tragen auf Ford Transit CL/EAL mit einem längeren Radstand von 3.570 mm. Bis auf das längere Fahrgestell waren die beiden Varianten der dritten KTW-Generation identisch. Mit den langen KTW 4-Tragen deckte das Bundesamt für Zivilschutz vor allem den durch die deutsche Wiedervereinigung entstandenen Bedarf bei den neu gegründeten Sanitätszügen in den ostdeutschen Bundesländern.

Eine abschließende 250 Einheiten umfassende vierte Generation von KTW 4-Tragen schriebt das Bundesamt für Zivilschutz zur Auslieferung 1999 aus. Nicht nur hinsichtlich Ausstattung und Beladung unterschied sie sich von den Vorgängergenerationen, auch bei Fahrgestell und Innenausbau traten neue Akteure auf. Die Fahrgestelle der letzten KTW-Generation lieferte Mercedes-Benz mit dem Sprinter 313 CDI, den Innenausbau übernahm die als WAS bekannte Wietmarscher Ambulanz- und Sonderfahrzeuge GmbH. Die KTW 4-Tragen der ersten und zweiten Generation wurden weitgehend baugleich ausgebaut und besaßen die gleiche Beladung. Die erste Fahrzeuggeneration baute zwischen 1971 und 1980 exklusiv C. Miesen auf dem Ford Transit FT 100 mit einem Radstand von 2.997 mm und einem 65 PS starken V4-Ottomotor als Antriebsaggregat auf. Bei der zweiten Generation von 1981 bis 1984 diente der Ford Transit FT 100 L mit identischem Radstand, aber nun 78 PS starken Vier-Zylinder-Ottomotor als Fahrgestell. Den standardisierten Innenausbau teilte sich Miesen nun mit Binz.

Eine Trennwand mit einem kleinen Schiebefensterchen teilte den Innenraum in eine Fahrerkabine mit zwei Sitzplätzen sowie den Patientenraum auf. Zugang zum Patientenraum boten eine Drehtür auf der rechten Fahrzeugseite sowie die große Heckklappe. An der Trennwand zur Fahrerkabine war auf der linken Seite ein bis unter das Schiebefenster reichendes Regal für die überschaubare Fahrzeugbeladung sowie rechter Hand direkt an der Seitentür eine kleine Sitzbank mit integriertem Staufach montiert. An der linken Außenwand befand sich direkt vor dem Regal eine Halterung für einen längs zur Fahrtrichtung gedrehten Tragestuhl. Zwei Gestelle im hinteren Teil des Patientenraumes konnten übereinander jeweils zwei Krankentragen aufnehmen. Eine Trage jeweils auf dem Boden und eine auf einer klappbaren Halterung unmittelbar unterhalb der Seitenfenster. Die Halterung auf der rechten Fahrzeugseite besaß zudem eine kleine zusammenfaltbare Sitzbank, die anstelle der oberen Tragenhalterung ausgeklappt werden konnte. Durch diese Ausstattung ließ sich der Patientenraum sehr flexibel nutzen. Möglich war der Transport von bis zu drei sitzenden und vier liegenden Personen oder aber der von fünf sitzenden und zwei liegenden Personen. Bei letzterem Fall wurde nur die Tragenaufnahme auf der linken Seite genutzt und auf der

rechten Seite die Sitzbank ausgeklappt. Als Schutz vor neugierigen Blicken in den Patientenraum wurden Seiten- und Heckfenster zu zweidritteln mit einer blickdichten Folie beklebt. Verglichen mit heutigen Ansprüchen und Vorgaben für einen KTW fällt die Beladung der ersten KTW 4-Tragen sehr überschaubar aus, auch wenn sie schon deutlich umfangreicher ist als noch bei den KrKW des LSHD. Deutlich wird beim Lesen der Beladeliste das Konzept des KTW 4-Tragen: Im Vordergrund stand der Transport von Verletzten, nicht deren Behandlung. Die medizinische Erstversorgung der Verletzten sollten die Arzt- und Sanitätsgruppen vor Ort übernehmen, während die Transportgruppen lediglich die Verletzten schnellstmöglich in ein Krankenhaus bringen sollten. Daher ist es auch wenig Verwunderlich das zur medizinischen Beladung des KTW 4-Tragen neben einem herkömmlichen KFZ-Verbandskasten nur ein weiterer etwas größerer Verbandskasten, eine 5 l-Sauerstoffflasche sowie einiges an Verbrauchsmaterial und Kleinteilen gehört. Wichtigster Punkt der Beladung des KTW sind die vier für den Verletztentransport benötigten Krankentragen, ein Transportstuhl sowie zwei Vakuummatratzen. Weitere technische Daten: <ul> Getriebe: 4-Gang-Schaltgetriebe Antrieb: Straßenantrieb, 4x2 (Heckantrieb) Höchstgeschwindigkeit: 126 km/h Radstand: 2.997 mm Steigfähigkeit: 20 % Wendekreis: 11,3 m