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: 17 (1909)

Heft: 1

Artikel: Militärkrankentransport per Eisenbahn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-545271

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 25.11.2025

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

häusliche Krankenpflege als weitere Vervollständigung die "Kurse für volkstümliche Gesundheitspflege" kommen werden, dann dürsen wir stolz auf unsern nach drei Hauptrichtungen ausgebauten, gesundheitlichen Volksunterricht hinveisen, der nicht von oben herab diktiert, sondern aus der eigenen Einsicht und Energie selbst geschaffen wurde.

Wenn also das Jahr 1908 dem schweizer. Roten Kreuz und bessen Samaritern keine gewaltigen Sprünge nach vorwärts gebracht hat, so dürfen sie doch befriedigt zurück und zuversichtlich in die Zukunft blicken — mit unscheinbaren Schritten aber unermüdlich und ohne Haft gehen sie klaren, großen Zielen entsgegen, die des Schweißes der Edeln wert sind.

So sei denn dem dahingegangenen Jahre auch vom "Roten Kreuz," ein freundliches, anerkennendes Abschiedswort gewidmet; mögen seine Nachfolger das gleiche Lob verdienen.

Militärkrankentransport per Eisenbahn.

"Am 27. August 1878 hat der Bundesrat ein Regulativ über die Einrichtung der Gifenbahnwagen zum Militärfranken= transport erlassen. Run ist in neuester Beit der Thous eines Berfonenwagens fest= gestellt worden, der den Anforderungen der Militärsanität in weit besserer Weise entspricht, als die Einrichtungen nach obigem Regulativ, und die Bundesbahnen haben die Erstellung von 200 Personenwagen neuen Systems vor= gesehen, womit der ganze Bedarf für den Kriegsfall gedeckt ist. Der neue Wagen ist so beschaffen, daß er im Frieden dem Betriebsdienste dienen fann. Es bleibt daher nur noch die Frage, wie der Militärkranken= transport auf den Nebenbahnen zu ordnen sei. Hierüber machen die Abteilung für Sa= nität und die Generalstabsabteilung nötigen Studien. Das Regulativ über die Sinrichtung der Gisenbahnwagen zum Militär= frankentransport vom 27. August 1878 ist daher hinfällig geworden und es wird dessen Aufhebung beschloffen." (Bundesratsbeschluß vom 27. November 1908.)

Die vorstehende furze Notiz war anfangs Dezember 1908 in den meisten schweiz. Tagessblättern zu lesen; da sie für den Fernstehensden nicht leicht verständlich ist, halten wir es für Redaktionspflicht, unsere Leser des Näheren über Entwicklung und gegenwärtigen Stand

des Gisenbahn-Militärkrankentransportwesens zu orientieren.

Um für den Kriegsfall über die erforderslichen Gisenbahntransportmittel für verwunsdete und franke Soldaten verfügen zu können, wurde den schweiz. Bahnverwaltungen durch das Regulativ vom 27. August 1878 seitens des Bundesrates folgende Pflichten auferleat:

1. Alle für schweiz. Bahnen neu zu erstelstenden Personenwagen III. Klasse, sowie die Wagen, in welchen die Zahl der Sityplätze III. Klasse dieseinige anderer Klassen übersteigt, sollen so konstruiert werden, daß im Fall des Bedarfs die Räume III. Klasse ohne bauliche Veränderungen als Lazarettswagen eingerichtet werden können.

Bei Hauptreparaturen des Kastens vorshandener Waggons III. Klasse nach amerikasnischem System sind die nachstehenden Sinsrichtungen ebenfalls anzubringen.

- 2. Zu diesem Zwecke müssen die genannten Wagen folgende besondere Ginrichtungen ershalten:
 - a) Sämtliche Türen, sowie die Perronsgeländer, müssen ohne Schwierigkeit wenigstens 0,96 m weit geöffnet wersden können. Die Türen können gebrochen oder Doppeltüren sein.
 - b) In abgeteilten Waggons sind entweder die Zwischemvände ganz zum Wegnehmen

einzurichten, oder dann die Türen in der unter 2 angegebenen Weite zu erstellen.

c) Die Länge der einzelnen Abteilungen III. Klasse darf nicht unter 250 cm betragen.

Borrichtungen zur Lagerung und Krankenspflege (Tragbahren besonderer Konstruktion, Aufhänggurten, Ständer, Unterlaghölzer und Einsteckhacken, nebst den nötigen Holzschrauben, Meßlatten und Werkzeugen).

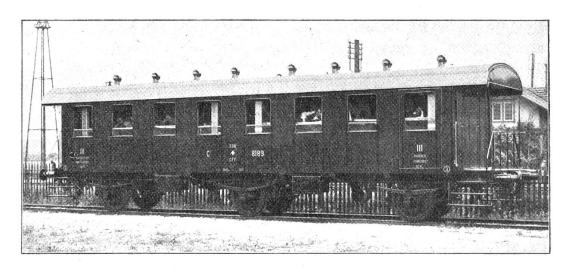


Fig. 1. Neuer Personenwagen III. Klasse mit Seitentür zum Einladen von Verwundeten. Geschlossen.

d) Gepäcknetze über den Fenstern sind leicht abnehmbar zu machen.

Gine besondere Ordonnang für die Ausrüftung der Sanitätszüge (vom

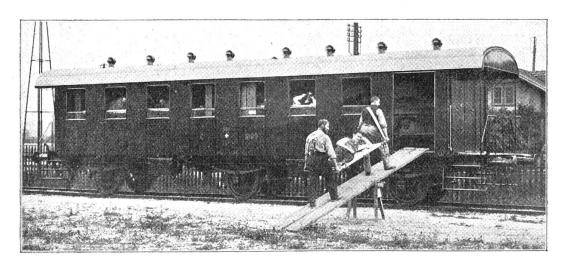


Fig. 2. Neuer Personenwagen, eingerichtet zum Verwundefentransport. Heußere Ansicht.

Neberdies enthält das Regulativ noch einige Borschriften über die Heizung der Lazarettswagen, sowie über die Herrichtung der Wagen oder Wagenabteilungen zum Krankentranssport (Befestigung der Sitze und Gepäcknetze, Deffnen der Doppeltüren und Perrongeländer, Wagenreinigung) und der Andringung von

gleichen Datum wie das Regulativ) enthält sodann alle erforderlichen, technischen Details über Lagerungsgeräte, Inventar und Herzichtung eines Lazarettwagens und über die Ausrüstung eines Sanitätszuges. Die diensteliche Besorgung eines solchen Zuges war einer militärischen Sanitätseinheit der Lands

wehraltersklasse übertragen, dem sogenannten Sanitätszug, deren die schweizer. Armee 3 aufzuweisen hat von folgender personeller und materieller Zusammensetzung:

tätszuges in unheizbare Einzelwaggons eine bedenkliche Sache! Man denke an einen Winsterfeldzug und erinnere sich daran, daß die Beladung eines Sanitätszuges mehrere Stuns

	Offiziere	dlnter- offiziere u. Soldaten	Material
Kommandant, Hauptmann	1	_	1 Lofomotive mit Tender,
Arzt, Subalternoffizier	1		2 Gepäctwagen,
Apothefer, Subalternoffizier	1		1 Wagen für Sanitätsoffiziere und Zugsbeamte,
Furier		1	1 Wagen für das dienstfreie Personal,
Unteroffiziere		2	7—10 vierachsige oder 14—20 zweiachsige Wagen
Kranfenwärter		5	für 140 bis 200 liegend zu transportierende
Krankenträger		10	Verwundete.
	3	18	**
2: 0			und Spitalmatavial mayban im aidean Daughaus

Die Lagerungseinrichtungen und das Sanitäts= und Spitalmaterial werden im eidgen. Zeughaus Luzern bereit gehalten.

Von den 3 Sanitätszügen hat Nr. 1 (Mannschaften französisch sprechend) in den Jahren 1899 und 1903, Nr. 2 und 3 (deutsch sprechende Mannschaften) in den Jahren 1898, 1902 und 1906 Wiederholungskurs gehabt und Nr. 1 wird 1909 wieder an die Reihe kommen, und zwar erstmals mit einer vollen Wiedersholungskursdauer von 11 Tagen unter Wegsfall des früher üblich gewesenen Kadresvorskurses.

Das System der Sanitätszüge nach Resgulativ 1878 war nach den vorstehenden technischen Erläuterungen begründet auf der Beladung von der Stirnseite her und auf der Einzelheizung der Eisenbahnwagen. Sollte ein solcher Zug mit Patienten beladen werden, so mußte er außeinander gesogen werden, um für die nötigen Hüfssrampen auf den Stirnseiten Platz zu gewinnen, und da jeder Wagen für sich heizbar war, stand einem solchen Außeinanderziehen des Zuges, sosern genügend Geleiselänge versfügbar war, fein Hindernis im Wege.

Sobald jedoch die Bahnverwaltungen die Einzelheizung der Wagen aufgaben und Dampfscheizung von der Lokomotive her einführten, wurde das Auseinanderziehen eines Sanis

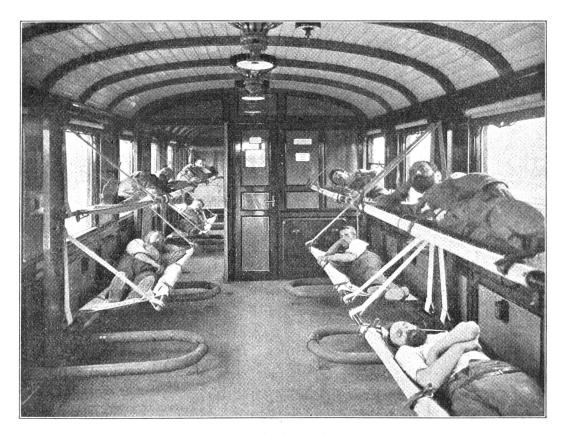
den beansprucht! Während dieser ganzen Zeit wären die einzelnen Waggons ohne Heizung und infolgedessen die Verwundeten und Kransfen schutzlos der Kälte preisgegeben.

Diesen Uebelständen mußte abgeholfen wer= den und nach langwierigen Studien, Proben und Konferenzen gelangte man zu einem neuen System, welches die Beladung von der Längsseite jedes einzelnen Gisenbahn= wagens gestattet. Ein Auseinanderziehen eines ganzen Zuges wird damit überflüffig, der Sanitätszug fteht in seiner fertigen Komposition da (zur Winterszeit von der Lokomotive her unter Dampf gehalten, d. h. geheizt) und es können alle Wagen gleichzeitig mit Ber= wundeten oder Kranken beladen werden; hier= aus ergibt sich ein erheblicher Gewinn an Zeit und an Raum, letterer deshalb, weil ein Auseinanderziehen eines Zuges nicht mehr erforderlich ist.

Das neue System der Beladung von Seistenrampen aus, mittelst einer auftlappbaren Partie in der Seitenwand des Wagens, bildet im Grunde genommen eine Nachahmung der für Zivilfrankentransporte bereits vorhandenen SpezialsCisenbahnwagen und ist in seinem Aufbau aus den beigedruckten Abbildungen

Nr. 1—2 leicht verständlich. Nr. 1 zeigt den beladenen und geschlossenen dreiachsigen Personnenwagen III. Klasse modernsten Typs; vom Beschauer aus rechts ist die Klapptüre sichtbar, welche sich nach der Stirnseite des Wagens hin öffnet; eine zweite Klapptüre besindet sich auf der vom Beschauer abgesehrten Längsseite am andern Wagenende, so daß von beiden Seiten her mittelst Längss

in den Figuren 2 und 3 festgehalten sind, nicht Eisenbahntragbahren nach Ordonnanz 1878, sondern moderne Feldtragbahren verwendet wurden. Es hängt dies damit zusammen, daß noch darüber entschieden werden muß, ob die alten Eisenbahntragbahren beibehalten oder grundsätzlich durch Feldtragbahren ersetzt wers den sollen; für letzteres spräche der Umstand, daß unter Umständen ein Verwundeter von



Rig. 3. Neuer Personenwagen, eingerichtet zum Verwundetentransport. Innenansicht.

oder Notrampen beladen werden fann. Fig. 2 zeigt die Klapptüre geöffnet und das Hinsaufschaffen eines Kranken mittelst einer Notsampe und Fig. 3 das Innere eines beladenen Wagens, wobei man sich auch noch die Wittelstüre wegzudenken hat, so daß auf der rechten Seite des Wagens im Innern nichts mehr stehen bleibt als die verschließbare Klosettnische. Un das Vorstehen der Heizfürper wird man sich gewöhnen müssen.

Aufmerksamen Beobachtern wird nicht entsachen, daß für die Probebeladungen, welche

der Feuerlinie hinweg durch Truppen- und Hauptverbandplatz hindurch auf der näm- lichen Tragbahre in den Sanitätszug verladen und ins Armeespital im Landes- innern verbracht werden könnte. Auf der an- dern Seite hat die Eisenbahntragbahre Drd. 1878 den Borzug, daß sie, weil ohne Füße und kürzer als die Feldtragbahre, besser in die Gurten eingehängt werden kann. Hinsichtslich der Andringung von Ständern, Hacken und Gurten unterscheidet sich das neue System vom alten nur insofern, als die Ständer den

einzelnen Wagen nicht mehr angepaßt zu werden brauchen, wie dies beim früheren System nötig war. Die Ständer des neuen Systems sind alle von gleichmäßiger Länge und passen in alle 200 Wagen.

Wie aus dem eingangs zitierten Bundesrats= beichluß hervorgeht, beabsichtigen die Schweiz. Bundesbahnen die Unschaffung von 200 Perjonenwagen des hiervor beschriebenen neuen Systems; damit ist für die Schweiz der Bedarf an Lazarettwagen für den Kriegsfall gedeckt (zu den 200 Personenwagen kommt selbstverständlich im Kriegsfall noch die nö= tige Anzahl von Güterwagen zum Trans= port Leichtverwundeter) und die Aufhebung des Regulativs von 1878 mit seinen für die Bahnverwaltungen recht lästigen Vorschriften war eine gegebene Sache. Die 200 Wagen der S. B. B. werden in Friedenszeiten rollen wie andere Versonenwagen und im Kriegs= falle werden sie nach den Anordnungen der Organe des Stappendienstes konzentriert, in

10 Lazarettzüge à 20 Wagen zusammenge= stellt und für den Kranken- und Verwundetentransportdienst hergerichtet. Hinsichtlich des gesamten übrigen Versonenwagenmaterials jedoch sind insfünftig die S. B. B. und übrigen schweizerischen Normalbahnen frei und an die Vorschriften des 1878er Regulative nicht mehr gebunden. Für die jogen. Rebenbahnen, worunter speziell die Montreur=Berner=Ober= land= und die Rhätischen Bahnen in Betracht fallen und militärisch wichtig sind, muß ein besonderes System des militärischen Kranken= und Verwundetentransportes studiert werden. Selbstverständlich wird bei Anlaß der Aufstellung der neuen "Truppenordnung" eine Reorganisation der Sanitätseinheiten, welchen die militärische Besorgung der Lazarettzüge obliegt, zu erfolgen haben; der Zahl von 10 Lazarettzügen à 20 Wagen würde die Aufstellung von 5 in je 2 "Züge" teilbaren Sanitätskolonnen am besten entsprechen.

Entwicklung und Stand des Samariterwesens in der Schweiz.

(Bon Dr. B. Cahli, Bern.)

Rejerat gehalten am I. internat. Kongreß für Rettungswesen in Frankfurt a. M., 1908.

Telchichtliches. Die Anfänge des schweizerischen Samariterwesens reichen zurück bis ins Jahr 1881. Damals fand in Bern der erste schweizerische Samariterkurs statt, dem in den nächsten Jahren zahlreiche andere in verschiedenen Gegenden des Landes solgten.

Während anfänglich die Samariter kurse nur für Männer abgehalten wurden, beteisligten sich bald mit großem Eifer und Gesichiek auch die Frauen bis in die obersten Schichten der Gesellschaft daran, teils in besonderen Frauenkursen, teils in Kursen mit Männern gemischt.

In Bern war der Anftoß zu den ersten Samariterfursen vom dortigen Militärsanitätssverein ausgegangen, dessen Mitglieder sich

aus der Sanitätstruppe der schweizerischen Armee refrutieren. An anderen Orten waren es bald gemeinnützige Gesellschaften aller Art, Arbeiters und Frauenvereine, bald Direktionen von Fabriken oder größeren Unternehmungen, bald auch Behörden, welche die Rützlichkeit des Samariterwesens für das öffentliche wie das private Leben, im Frieden und im Kriege, wohl einsahen und seiner Einführung in versichiedenartigster Beise Borschub leisteten. Ein Teil der Kosten wurde von Anfang an durch die Kursteilnehmer selber gedeckt, indem sie häufig ein "Kursgeld" im Betrage von 2 bis 5 Fr. beim Kursbeginn entrichteten.

Schon die Erfahrungen der ersten Zeit zeigten aber, daß die Abhaltung einmaliger