

Zeitschrift: Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militär-sanitätsvereins 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: 06.07.2025

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

häusliche Krankenpflege als weitere Vervollständigung die „Kurse für volkstümliche Gesundheitspflege“ kommen werden, dann dürfen wir stolz auf unsern nach drei Hauptrichtungen ausgebauten, gesundheitlichen Volksunterricht hinweisen, 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 dessen 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 Hast gehen sie klaren, großen Zielen entgegen, 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 Eisenbahnwagen zum Militärkrankentransport erlassen. Nun ist in neuester Zeit der Typus eines Personenwagens festgestellt 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 vorgesehen, womit der ganze Bedarf für den Kriegsfall gedeckt ist. Der neue Wagen ist so beschaffen, daß er im Frieden dem Betriebsdienste dienen kann. Es bleibt daher nur noch die Frage, wie der Militärkrankentransport auf den Nebenbahnen zu ordnen sei. Hierüber machen die Abteilung für Sanität und die Generalstabsabteilung die nötigen Studien. Das Regulativ über die Einrichtung der Eisenbahnwagen zum Militärkrankentransport vom 27. August 1878 ist daher hinfällig geworden und es wird dessen Aufhebung beschlossen.“ (Bundesratsbeschuß vom 27. November 1908.)

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

des Eisenbahn-Militärkrankentransportwesens zu orientieren.

Um für den Kriegsfall über die erforderlichen Eisenbahntransportmittel für verwundete und kranke Soldaten verfügen zu können, wurde den schweiz. Bahnverwaltungen durch das Regulativ vom 27. August 1878 seitens des Bundesrates folgende Pflichten auferlegt:

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

Bei Hauptreparaturen des Kastens vorhandener Waggons III. Klasse nach amerikanischem System sind die nachstehenden Einrichtungen ebenfalls anzubringen.

2. Zu diesem Zwecke müssen die genannten Wagen folgende besondere Einrichtungen erhalten:

- a) Sämtliche Türen, sowie die Perrongeländer, müssen ohne Schwierigkeit wenigstens 0,96 m weit geöffnet werden können. Die Türen können gebrochen oder Doppeltüren sein.
- b) In abgeteilten Waggons sind entweder die Zwischenwände ganz zum Wegnehmen

- einzurichten, oder dann die Türen in der unter 2 angegebenen Weite zu erstellen.
- e) Die Länge der einzelnen Abteilungen III. Klasse darf nicht unter 250 cm betragen.

Vorrichtungen zur Lagerung und Krankenpflege (Tragbahren besonderer Konstruktion, Aufhänggurten, Ständer, Unterlaghölzer und Einsteckhaken, nebst den nötigen Holzschrauben, Meßlatten und Werkzeugen).

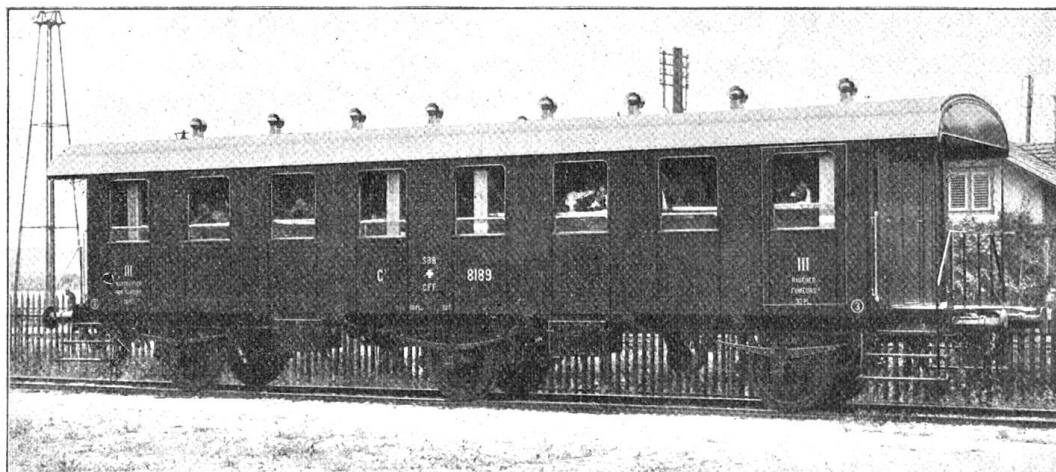


Fig. 1. Neuer Personenwagen III. Klasse mit Seitentür zum Einladen von Verwundeten. Geöffnet.

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

Eine besondere Ordonnanz für die Ausrüstung der Sanitätszüge (vom

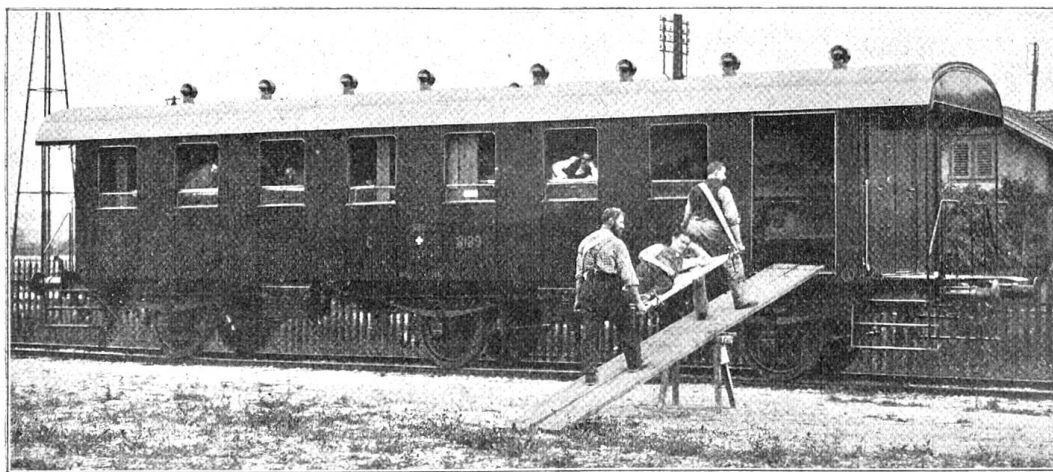


Fig. 2. Neuer Personenwagen, eingerichtet zum Verwundetentransport. Äußere Ansicht.

Uebrigens enthält das Regulativ noch einige Vorschriften über die Heizung der Lazarettwagen, sowie über die Herrichtung der Wagen oder Wagenabteilungen zum Krankentransport (Befestigung der Sitze und Gepäcknetze, Öffnen der Doppeltüren und Perrongeländer, Wagenreinigung) und der Anbringung von

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

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 Winterfeldzug und erinnere sich daran, daß die Beladung eines Sanitätszuges mehrere Stun-

	Offiziere	Unter-offiziere u. Soldaten	Material
Kommandant, Hauptmann . . .	1	—	1 Lokomotive mit Tender,
Arzt, Subalternoffizier . . .	1	—	2 Gepäckwagen,
Apotheker, Subalternoffizier . .	1	—	1 Wagen für Sanitätsoffiziere und Zugsbeamte,
Furier	—	1	1 Wagen für das dienstfreie Personal,
Unteroffiziere	—	2	7—10 vierachsfige oder 14—20 zweiachsfige Wagen
Krankenwärter	—	5	für 140 bis 200 liegend zu transportierende
Krankenträger	—	10	Verwundete.
	3	18	

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 Wiederholungskursdauer von 11 Tagen unter Wegfall des früher üblich gewesenen Kadresvorlaufes.

Das System der Sanitätszüge nach Regulativ 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 auseinander gezogen werden, um für die nötigen Hülfsrampen auf den Stirnseiten Platz zu gewinnen, und da jeder Wagen für sich heizbar war, stand einem solchen Auseinanderziehen des Zuges, sofern genügend Geleislänge verfügbar war, kein Hindernis im Wege.

Sobald jedoch die Bahnverwaltungen die Einzelheizung der Wagen aufgaben und Dampfheizung von der Lokomotive her einführten, wurde das Auseinanderziehen eines Sani-

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

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

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

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

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

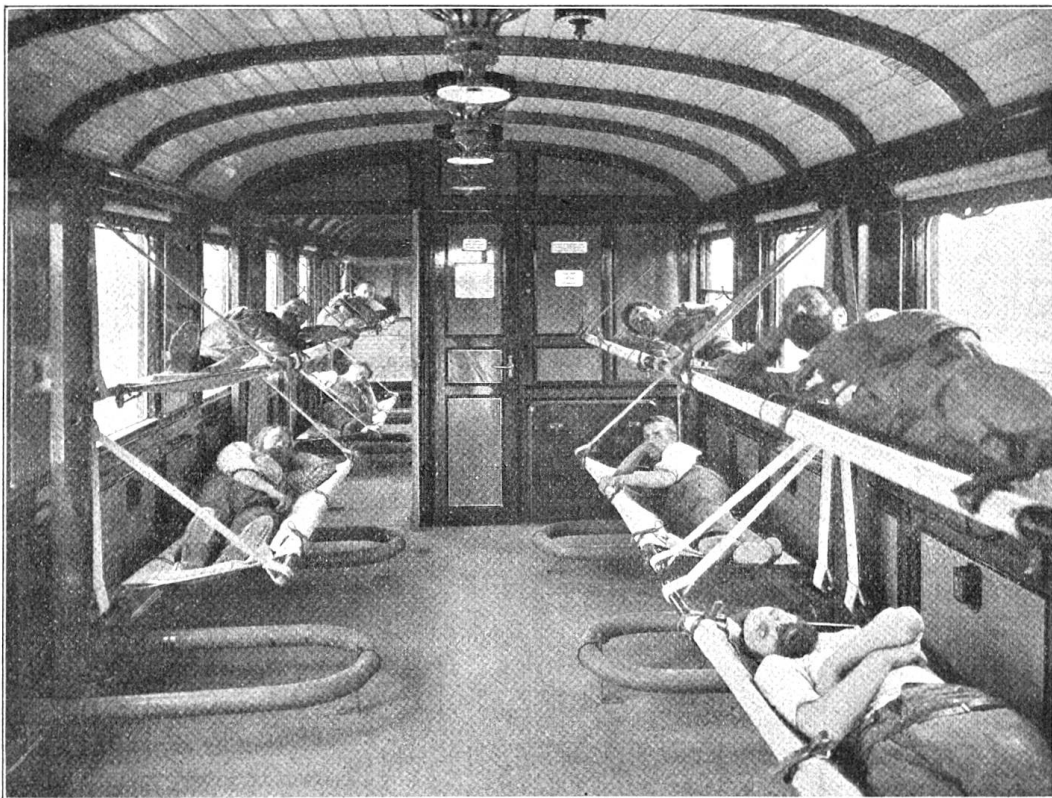


Fig. 3. Neuer Personenwagen, eingerichtet zum Verwundetentransport. Innenanblick.

oder Notrampen beladen werden kann. Fig. 2 zeigt die Klapptüre geöffnet und das Hinausschaffen eines Kranken mittelst einer Notrampe und Fig. 3 das Innere eines beladenen Wagens, wobei man sich auch noch die Mitteltüre wegzudenken hat, so daß auf der rechten Seite des Wagens im Innern nichts mehr stehen bleibt als die verschließbare Klosett-nische. An das Vorstehen der Heizkörper wird man sich gewöhnen müssen.

Aufmerksamen Beobachtern wird nicht entgehen, daß für die Probebelastungen, welche

der Feuerlinie hinweg durch Truppen- und Hauptverbandplatz hindurch auf der nämlichen Traggbahre in den Sanitätszug verladen und ins Armeespital im Landesinnern verbracht werden könnte. Auf der andern Seite hat die Eisenbahntraggbahre Ord. 1878 den Vorzug, daß sie, weil ohne Füße und kürzer als die Feldtraggbahre, besser in die Gurten eingehängt werden kann. Hinsichtlich der Anbringung 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 Bundesratsbeschuß hervorgeht, beabsichtigen die Schweiz-Bundesbahnen die Anschaffung von 200 Personenwagen 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 nötige Anzahl von Güterwagen zum Transport 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 Personenwagen und im Kriegsfall werden sie nach den Anordnungen der Organe des Etappendienstes konzentriert, in

10 Lazarettzüge à 20 Wagen zusammengestellt und für den Kranken- und Verwundeten-transportdienst hergerichtet. Hinsichtlich des gesamten übrigen Personenwagenmaterials jedoch sind inskünftig die S. B. B. und übrigen schweizerischen Normalbahnen frei und an die Vorschriften des 1878er Regulativs nicht mehr gebunden. Für die sogen. Nebenbahnen, worunter speziell die Montreux-Berner-Oberland- 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 Beforgung 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.

(Von Dr. W. Sahli, Bern.)

Referat gehalten am I. internat. Kongreß für Rettungsweisen in Frankfurt a. M., 1908.

Geschichtliches. 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 folgten.

Während anfänglich die Samariterkurse nur für Männer abgehalten wurden, beteiligten sich bald mit großem Eifer und Geschick 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 Anstoß zu den ersten Samariterkursen vom dortigen Militär-sanitätsverein ausgegangen, dessen Mitglieder sich

aus der Sanitätsgruppe der schweizerischen Armee rekrutieren. An anderen Orten waren es bald gemeinnützige Gesellschaften aller Art, Arbeiter- und Frauenvereine, bald Direktionen von Fabriken oder größeren Unternehmungen, bald auch Behörden, welche die Nützlichkeit des Samariterwesens für das öffentliche wie das private Leben, im Frieden und im Kriege, wohl einsahen und seiner Einführung in verschiedenartigster Weise Vorschub 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