

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: 10

Artikel: Zentralkurs für Sanitätshülfskolonnen vom 29. August bis 5. September 1909

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-545993>

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: 22.01.2025

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

68. **Aarau.** 67 Teilnehmer; Schlußprüfung: 13. März 1909; Kursleitung: Hr. Oberarzt Dr. Schenker und Frl. Dr. Freje; Hilfslehrer: Fr. Schneider, Frau Bethge, Frl. Baumann, Frau Rychner und Hr. von Steiger; Vertreter des Roten Kreuzes: Hr. Dr. von Arx, Olten.
69. **Ennenda.** 23 Teilnehmer; Schlußprüfung: 11. Mai 1909; Kursleitung: Hr. Dr. von Tscharner; Hilfslehrer: Hr. Wilh. Schweizer, Gruppenführer der Glarner Sanitätshilfskolonne; Vertreter des Roten Kreuzes: Hr. Dr. Vener aus Chur.
70. **Allschwil.** 21 Teilnehmer; Schlußprüfung: 9. Mai 1909; Kursleitung: Hr. Dr. M. Dolejschal; Vertreter des Roten Kreuzes: Hr. Dr. Niebergall, Basel.
71. **Höngg.** 20 Teilnehmer; Schlußprüfung: 12. Mai 1909; Kursleitung: Hr. Dr. Max Bontobel; Hilfslehrer: Hr. Ed. Grimm; Vertreter des Roten Kreuzes: Hr. Dr. Gyr, Zürich IV.
72. **Flawil.** 37 Teilnehmer; Schlußprüfung: 24. Mai 1909; Kursleitung: Hr. Dr. Bösch und Dr. Wille, Flawil; Hilfslehrer: Hr. A. Münz, Sanitätswachmeister; Vertreter des Roten Kreuzes: Hr. Major Dr. A. Häne, Korschach.
73. **Waldstatt** (Appenzell). 38 Teilnehmer; Schlußprüfung: 6. Juni 1909; Kursleitung: Hr. Dr. Eberhardt, Assistent am Krankenhaus Herisau; Vertreter des Roten Kreuzes: Hr. Major Dr. A. Häne, Korschach.
74. **Schwellbrunn.** 18 Teilnehmer; Schlußprüfung: 13. Juni 1909; Kursleitung: Hr. Dr. Diem, Herisau; Vertreter des Roten Kreuzes: Hr. Dr. Wösch, Urnäsch.
75. **Romanshorn.** 20 Teilnehmer; Schlußprüfung: 19. Juni 1909; Kursleitung: Hr. Dr. med. Jäpfli; Hilfslehrer: Frl. Dold, Frau König und Hr. Brunner; Vertreter des Roten Kreuzes: Hr. Dr. G. Schildknecht, Weinfelden.
76. **Näfels.** 26 Teilnehmer; Schlußprüfung: 26. Juni 1909; Kursleitung: Hr. Dr. Weber, Mollis; Hilfslehrer: Hr. Elberthoma; Vertreter des Roten Kreuzes: Hr. Dr. von Tscharner, Glarus.

Zentralkurs für Sanitätshilfskolonnen

vom 29. August bis 5. September 1909.

Was ist das, ein Zentralkurs, wird mancher Leser fragen; das klingt so nobel, fast wie eine „Zentralschule in Thun“. Es ist aber auch so etwas, wenn nun auch die Teilnehmer zum größten Teil nicht so hohe Häupter sind, und der Kurs nur acht Tage dauert, statt sechs Wochen. Der Eifer der Teilnehmer ist gewiß ebenso groß und die geleistete Arbeit keine geringe. Aus allen Sanitätshilfskolonnen wird eine Anzahl Leute einberufen, um sich militärisch oder am Material ausbilden zu lassen, damit sie zu Hause das Gelernte wiederum ihren heimatlichen Kolonnen zuteil werden lassen. Die Anordnung des Kurses bringt es mit sich, daß nur ein Teil der Angemeldeten berücksichtigt werden kann.

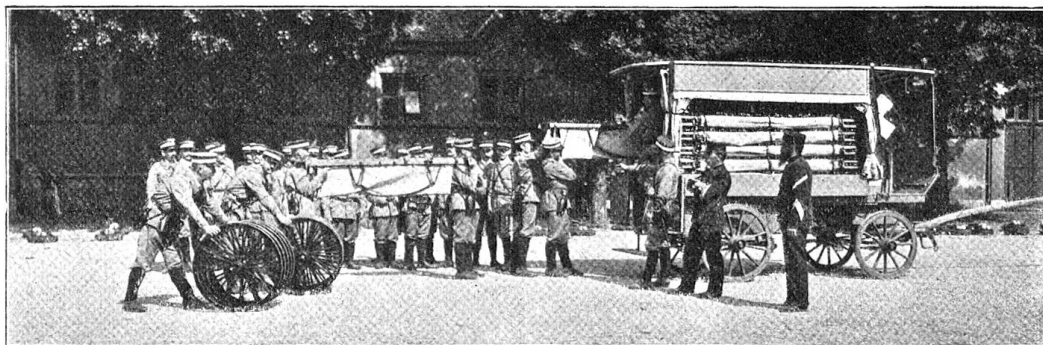
So rückten am Sonntag den 29. August 1909, nachmittags 2 Uhr, 49 Mann Freiwillige ein, aus den Kolonnen: Bern, Zürich, Glarus, Basel, Aarau, Biel, Winterthur, St. Gallen und Luzern. Kommandiert war der Kurs durch Herrn Oberst Bohmy in Basel. Ihm waren zugeteilt als Adjutant und Kommandant der ersten Abteilung: Herr Sanitätshauptmann Tischer aus Bern und als Kommandant der zweiten Abteilung: Herr Sanitätshauptmann Grütter aus Biel. Diese drei Offiziere waren zum erstenmal durch das Generalstabsbureau einberufen worden; ein Zeichen, wie großes Interesse das Militärdepartement unsern Bestrebungen entgegenbringt, was wiederum auf den Ernst und die Arbeitsfreude der Mannschaft sehr vorteilhaft einwirkte.

Der jüngste Teilnehmer zählte 21, der älteste 55 Jahre. Der Altersdurchschnitt betrug 34 Jahre.

Aus dem Generalbefehl entnehmen wir folgende Daten:

5 Uhr Tagwache.
5 $\frac{1}{2}$ —6 $\frac{1}{2}$ „ Arbeit.

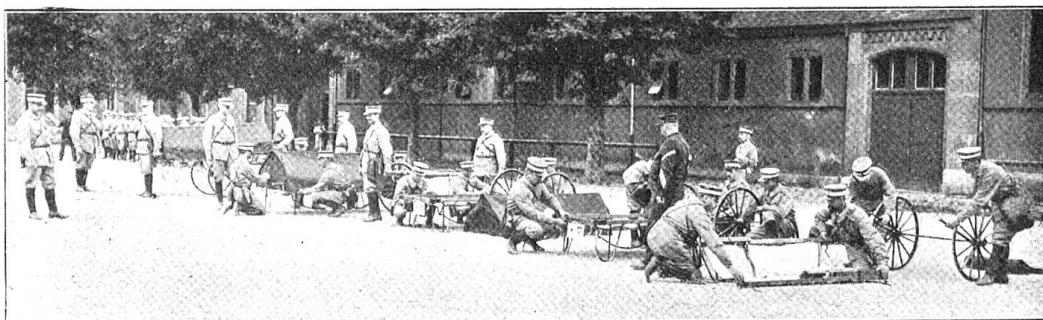
Herrn uns leitend und helfend vorzüglich zur Seite standen. Neben Soldatenschule und Transportlehre wurde Sanitätsdienst und Verbandlehre instruiert. Diesmal hatte der Kurs aber noch einen besonderen Zweck: Es galt, die neuerstellten 10 Räderbahren und den dazugehörigen Wagen, den Kolonnen-



Zentralkurs 1909. — Ausladen des Kolonnenfourgon.

6 $\frac{1}{2}$ Uhr Frühstück.
7 $\frac{1}{4}$ —11 „ Arbeit.
11 $\frac{1}{4}$ „ Mittagessen.
2 $\frac{1}{4}$ —5 $\frac{3}{4}$ „ Arbeit.

fourgon, auszuprobieren. Ueber diesen Fourgon und seinen Inhalt wird später ausführlich berichtet werden. Heute seien nur einige Andeutungen gemacht.



Zentralkurs 1909. — Das Zusammenfügen der Räderbahren.

6 $\frac{1}{4}$ Uhr Nachteffen.
6 $\frac{3}{4}$ „ Hauptverlesen.
7 „ Ausgang.
10 „ Zimmerappell und Licht-
erlöschen.

Schon am Sonntag nachmittag begann die Arbeit unter der tüchtigen Leitung der Hilfsinstruktoren: Adjutant Altherr, Adjutant Hummel und Feldweibel Wagner, welche

Der Fourgon, etwas kleiner und eleganter als der Bleiiertenwagen, birgt neben 10 Ordonnanztragbahren, 10 hölzerne, starke, zusammenlegbare Rahmen, die mit starken Federn versehen sind, und auf welchen die Bahren befestigt werden können. Ferner finden in ihm Platz: 2 Räder für jede Bahre, also 20 an der Zahl, dazu die 10 nötigen Achsen und die Verdecktücher, welche den

Verwundeten vollständig bedecken, ohne ihn irgendwie zu drücken. Die Rahmen sind mit einem Tuch verbunden, in welchem die ganze Ausrüstung des Verwundeten bequem mitgebracht werden kann. Die Montierung der Bahren ist höchst einfach und klar.

Alles dieses Material ist auf höchst ingenieure Weise, unter Vermeidung jeglichen Platzverlustes, im Wagen untergebracht, so daß, wer den aufgestellten Räderbahrenpark gesehen hat, kaum begreifen kann, wie das alles in dem kleinen Wagen Platz gefunden hatte.

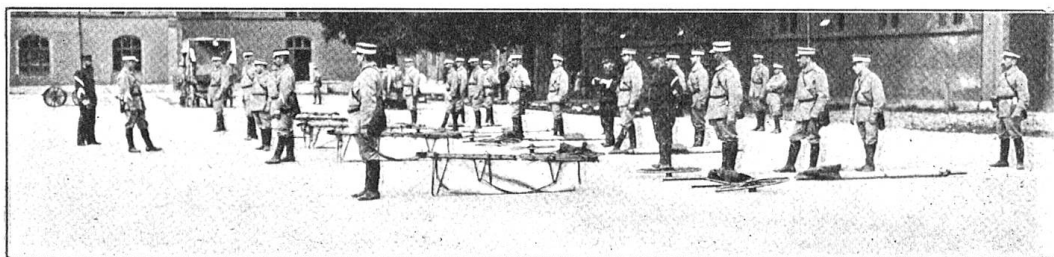
Ist der Wagen leer, so finden auf abklappbaren Sitzen noch zehn Mann zum Sitzen

Kursteilnehmer nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Nun galt es, sowohl die Tüchtigkeit der Mannschaft, als namentlich auch die der Transportmittel zu erproben, und dazu diente uns der dreitägige Ausmarsch.

Am 2. September früh, zirka 3 Uhr, fuhr der mit zwei Pferden bespannte Kolonnenfourgon von Basel ab, und langte zugleich mit der per Eisenbahn beförderten Mannschaft programmgemäß um 8 Uhr 30 in Frick an.

Am dortigen Bahnhof wurde folgende, in Befehlsform gekleidete Supposition ausgegeben.



Zentralkurs 1909. — Exerzieren mit den Räderbahren.

Platz, so daß der zweispännige Fourgon die Mittel für den Transport von 20 Verletzten liefert, ohne daß für den Wagen eine Mehrbelastung eintritt, da jede herausgenommene Räderbahre 71 Kilogramm wiegt.

Während der ersten vier Tage wurde wacker gearbeitet. Bald marschierte Jung und Alt im Taktschritt der Soldatenschule, bald ging es an die verschiedenen Transportübungen von Hand oder mit Bahren, oder es wurde, was ja der Hauptzweck war, das Aus- und Einladen und Montieren der Räderbahren eingeübt.

Die Verpflegung in der Kantine war qualitativ und quantitativ vorzüglich, und der heilige Ernst, der die Truppe befehlte, half auch über die Strapazen hinweg, so daß wir mit Krankenmeldungen nichts zu tun hatten, was bei dem vorgerückten Alter einiger

Frick, 1. September 1909.

An den Kommandanten der Sanitätshilfskolonne Marau.

Sie erhalten hiermit den Befehl, morgen, 2. September 1909, zehn Schwerverwundete im Endetappenspital Frick abzuholen. Dieselben sind behufs Operation in die chirurgische Abteilung des Spitäles Marau zu verbringen. Sie haben sich deshalb am 2. September, vormittags 8 Uhr 30, mit ihrem Kolonnenfourgon beim Bahnhof Frick einzufinden. Zu Ihrer Orientierung teile ich Ihnen mit, daß die Straßen über Wittnau und Nieder-Zeichen-Thalheim von Truppen besetzt sind. Sie haben infolgedessen den Transport über die Stafelegg auszuführen.

Der Endetappenarzt: X.

Die Mannschaft stürzte sich sofort in die Arbeitskleider, und um 8 Uhr 56 ertönte das Kommando: „Ausladen“! Um 9 Uhr 34, also 38 Minuten später, meldete der Feldweibel zehn Räderbahnen mit ebensoviel Verwundeten beladen, „zum Abmarsch bereit“. (Die Zeit für Ausladen und Montieren ging dann im Verlaufe der nächsten Tage durch zunehmende Übung auf 30 Minuten herunter, und könnte sicher noch vermindert werden.) Die Verwundeten wurden natürlich aus der Kursmannschaft entnommen und waren also „vollgewichtige“ Personen.

Um 8 Uhr 45 wurde abmarschiert und nur durch den üblichen Stundenhalt unterbrochen, der Marsch bis auf die Höhe der Stafellegg fortgesetzt. Dabei zeigte es sich schon jetzt, daß die Bahnen sowohl auf ebenem Boden, als auch bergauf leicht zu handhaben waren. Bei größeren Steigungen benützte die Mannschaft die der Personalausrüstung zugehörigen Stricke, was eine wesentliche Erleichterung bedeutete.

Auf der prächtigen Höhe wurde ein zwei-stündiger Halt gemacht und feldmäßig abgekocht, dann brach die Kolonne um 3 Uhr auf und brachte die Bahnen auf ziemlich steilem Weg leicht nach Rüttigen und Narau. Dabei wurde die Wahrnehmung gemacht, daß diese, mit einem schweren Mann und seiner ganzen Personalausrüstung beladenen Räderbahnen, auch auf ziemlich steil abfallenden Straßen, von einem einzigen Mann geführt werden könnten. Immerhin wurde die Arbeit des Vordermannes dadurch bedeutend erleichtert, daß die beiden Hintermänner die Bahnen jeweils etwas zurückhielten.

Im Schachen zu Narau wurde schneidig aufmarschiert und verpackt. Der Herr Oberfeldarzt, der während den zwei letzten Tagen der Übung beigewohnt hatte, sprach sich über die Leistung der Mannschaft und über die Zweckmäßigkeit der Transportmittel befriedigt aus.

Am Abend aber war in Narau Fest. Von der dortigen Kolonne wurden wir eingeladen,

und es war erstaunlich, wie die Verwundeten, auch ohne Operation sich rasch erholten, um dem gemütlichen Akte beizuwohnen, den die Narauer veranstaltet hatten. Den Gipfel der Freude bildete ein sehr gelungenes und vorzüglich durchgeführtes Theaterstück, mit dem uns die Narauer erfreuten. Schien auch vielen die Stunde des Zapfenstreiches etwas früh, so durften wir nicht vergessen, daß wir unter militärischer Zucht standen, und die wurde auch richtig durchgeführt.

War die Aufgabe des ersten Tages die gewesen, Terrainchwierigkeiten zu überwinden, so galt es für den zweiten Tag zu erproben, wie sich die Mannschaft bei einem langen Marsche auf ebener Straße mit ihren Bahnen abfinden würde. Dabei sollte noch versucht werden, erstens ein oder zwei, dann später alle Bahnen unterwegs auszuladen und mit Verwundeten zu beladen. Die Supposition für diesen zweiten Tag lautete also:

Zürich, 2. September 1909.

An den Kommandanten der Sanitätshilfskolonne Narau.

Sie erhalten hiermit den Befehl, mit Ihrem Kolonnenfourgon und der nötigen Mannschaft nach Bremgarten zu marschieren, um der Sanitätshilfskolonne Zürich behülflich zu sein, am 4. September früh das dort gelegene Feldspital nach Zürich zu evakuieren.

Oberetappenarzt.

Man brach also mit vollbepacktem Kolonnenfourgon auf, und marschierte um 7 Uhr mit dem Tornister auf dem ungewohnten Rücken über Buchs hinaus. Da wurde plötzlich dem Kolonnenkommandanten supponierterweise gemeldet, daß zwei Mann infolge Automobilunfalles verwundet am Straßenbord lägen. Das erheischte nun das Ausladen von nur zwei Räderbahnen, was in kurzer Zeit, ohne Herausnahme der übrigen Rahmen, gut gelang. Zwei Mann nahmen als Verwundete auf den Räderbahnen Platz, und der Zug

setzte sich wieder in Bewegung, bis ihm beim Bahnübergang von Hunzenschwyl Halt geboten wurde, da dort ein Militärzug entgleist sei und acht Schwerverwundete aufzuladen seien. So wurde dann vollends ausgepackt und montiert. Die ganze Kolonne führte ihre Räderbahnen über Lenzburg nach dem hübschen Mellingen, wo gehörig Mittagssrast gemacht wurde. Und nötig war sie; Träger und Verwundete schwitzten gleich stark.

Nach zweistündigem Aufenthalt wurde über Tägerig und Göslikon nach Bremgarten abmarschiert. Um 5 Uhr abends kamen wir vor dem an der Reuß herrlich gelegenen Städtchen an, und wurden im Gasthaus zur „Kettenbrücke“ nach dem 29 Kilometer langen Marsche sehr gut verpflegt.

Der dritte Tag brachte uns nach einem 19 Kilometer langen Marsch, wiederum mit beladenen Bahnen, auf dem direkten Wege von Bremgarten nach Zürich.

Heiß die Straße, lang der Weg!

Einen Moment bleiben wir zurück und betrachten uns die Kolonne. Die Bedachungen der Räderbahnen lassen das Ganze schier als Leichenkondukt erscheinen, aber nein! Deutliches Schnarchen verriet, daß da und dort ein Verwundeter noch lebt, ein deutlicher Beweis, wie schmerzlos dieses neue Transportmittel für den Verletzten ist. Diesen „Mannen“ tut das Liegen nicht weh! Endlich ist Zürich erreicht, noch ein strammer Marsch durch die staubigen Straßen, und im Kasernenhof angelangt, ertönt das Kommando: Kolonne halt! Bahnen ausschwingen! Verwundete ablegen! Bahnen abräumen! Bahnen einpacken! Nach 30 Minuten steht der Kolonnenfourgon wieder vollbepackt da, und birgt in seinem wunderbaren Innern alles das, was eine Kolonne von 40 Metern Länge mit sich führte, fein säuberlich und solid eingepackt.

Abends 5 Uhr wird noch Sold ausbezahlt und um 6 Uhr ein gemeinschaftliches Nacht-

essen eingenommen. Ein Paar warme Abschiedsworte von seiten des Herrn Kurskommandanten, ein gemütlicher Abend; und zum letzten Male begibt sich die Kolonne mit militärischer Pünktlichkeit zur Ruhe.

Am Morgen zerstreuen sich die Teilnehmer in alle Landesgegenden, nicht müde von den Strapazen, sondern erfrischt durch das Gefühl wirklich etwas geleistet zu haben. Und für viele Teilnehmer war die Leistung gewiß eine beträchtliche. Man denke sich Leute, die mehr als 50 Jahre hinter sich haben, in ungewohnter Uniform, teilweise mit dem Tornister beladen, oder die beladene Räderbahre stoßend, bei beträchtlicher Hitze 29 Kilometer zurücklegend, und das alles nicht bei einer gewöhnlichen Feldübung, sondern in streng militärischer Ordnung.

Sie haben sich alle sehr brav gehalten.

Und schöne Erfahrungen haben sie gesammelt, und bringen das Gefühl mit heim, daß für die dritte Hülfslinie nicht nur theoretisch, sondern praktisch, und mit Erfolg gearbeitet wird. Denn der schöne Marsch durch ein prächtiges Stück unseres Vaterlandes hat sowohl die Mannschaft, als auch das neue Material kräftig auf die Probe gestellt, und die Probe wurde gut bestanden. „Wann bekommen wir solch einen Wagen?“ war die stereotype Frage der Kursteilnehmer. Nun sie mögen noch ein Weilchen warten. Es sind immer noch kleinere Verbesserungen anzubringen, die Handhabung muß noch reglementiert, und was die Hauptsache ist, die Finanzen müssen beschafft werden.

Zum Schluß sei unserm verehrten Kurskommandanten, Herrn Oberst Bohny, der das Nützliche mit dem Angenehmen so glücklich zu vereinigen wußte, der mit so feinem Takte, sowohl dem Geiste der Freiwilligkeit, als dem der militärischen Disziplin gerecht zu werden verstand, der wärmste Dank der Kursteilnehmer gebracht.

