

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 18=38 (1872)

Heft: 15

Artikel: Die Eisenbahnen als Transportmittel für die Verwundeten und Kranken

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-94630>

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: 04.12.2024

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

1 Regiment total: 49 Offiziere, 1014 Unteroffiziere und Soldaten; 736 Reit- und 12 Zugpferde (ohne die Offizierpferde).

Im Krieg:

Stab: 11 Offiziere, 19 Unteroffiziere und Soldaten,
1 Schwadron: 5 Offiziere, 145 Unteroffiziere und Soldaten,

Depot: 11 Offiziere, unbestimmt.

1 Regiment total ohne Depot: 930 Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten, 736 Reit- und 66 Zugpferde (ohne die Offizierpferde).

Die Kavallerie ist also auf permanentem Kriegsfuß, mit Ausnahme der Zugpferde.

Jedes Regiment hat an Fuhrwerken:

im Frieden jede aktive Schwadron 1 zweispännigen Fouragewagen und 1 einspännigen Regimentsfarren;

im Krieg: Stab 9 zweispännige, jede Schwadron 4 zweispännige Wagen.

Uniform, Ausrüstung und Bewaffnung.

Bis jetzt bestehen noch die alten Unterschiede in Linienkavallerie, Lanciers und leichter Kavallerie, und ebenso die in der frühern sardinischen Armee geltenden Normen über Uniform, Ausrüstung und Bewaffnung, welche viel zu wünschen übrig lassen, besonders ist das Sattelzeug und die Packung schwer, und die Schießwaffen, Karabiner und Pistolen (Vorderlader), sind schlecht. Es wird nun beabsichtigt, eine einheitliche Uniform auch für die Truppe einzuführen, wie es bereits (September 1871) für die Offiziere geschehen, und entweder 10 Regimenter mit Lanze, Säbel und kurzem Einlader, Hinterladungs-karabiner (Vetterli), 10 andere mit Säbel und Repetirkarabiner zu bewaffnen, oder in jedem Regiment einen Theil der Mannschaft mit Lanzen, einen andern mit Repetirkarabiner zu versehen; auch ist die Rede davon, ein besonderes Guidenkorps für den Dienst der Stabsquartiere der Armeekorps und Divisionen zu organisiren, das jetzt bestehende Guiden-Regiment Nr. 19 ist ein gewöhnliches Husaren-Regiment und wird auch nur als solches instruit und verwendet.

Jetzt tragen die 4 Linien-Regimenter Helme, die 7 Lanciers- und 6 Cavaleggieri-Regimenter Käppi von verschiedener Farbe mit Fangschnüren und Kofshaarbusch, Husaren rothe Gjak und Guiden Pelzmütze.

Bewaffnung der 4 Regimenter Linie und 7 Regimenter Lanciers:

Lanze, Säbel und Pistole mit Schaft (Vorderlader, gezogen, groß Kaliber); der andern: Säbel und Karabiner (Vorderlader, gezogen, groß Kaliber).

Neue Uniform der Offiziere:

Dunkelblaue Feldmütze (provisorisch, unpraktisch, unschön) mit Grababzeichen zc., schwarze Halsbinde und weißer Kragen, dunkelblauer kurzer Waffenrock mit weißen Knöpfen, Kragen von schwarzem Sammet mit silbernen Sternen und Aufschlägen am Aermel von weißem Tuch mit silbernen Grababzeichen, Epaulettes von Silber nur für große Tenue, Hosen von grauem Tuch mit 2 weißen Streifen, grauer

Reitermantel aus 2 Stücken mit Kragen von Sammet mit Silberstern; Ceinturon wie bei der Infanterie, nach Belieben Reiterstiefel über die Hosen, Patronentasche en bandoulière, weiße leberne Handschuhe, leicht gekrümmter Säbel mit Korb und Scheide von Stahl, leberne schwarze Dragonne für Feld- und Tages-, goldene für festliche und große Tenue.

(Fortsetzung folgt.)

Die Eisenbahnen

als Transportmittel für die Verwundeten und Kranken.

Wie die Eisenbahnen für die Beförderung der Truppen von großer Wichtigkeit sind, so bieten sie ebenso auch für den Transport der Verwundeten und Kranken das beste Hülfsmittel, weil hiedurch in sehr kurzer Zeit auf einmal eine sehr große Anzahl Patienten von den auf dem Kriegsschauplatz und in der Nähe der Truppen sich befindenden Ambulancen oder Feldspitälern auf große Entfernungen in die weit rückwärts im eigenen Lande errichteten stehenden Spitäler, als die Hauptheilanstalten, auf die schonendste Weise gebracht werden können.

Fast einzig hiedurch ist die Möglichkeit gegeben, daß die in's Feld rückenden Ambulancen (Feldspitäler), wenn sie nach Schlachten, mit Verwundeten oder, bei länger dauernden Feldzügen, mit Kranken gefüllt oder überfüllt sind, die Patienten massenweise abgeben, sich also entleeren, und den sich in Bewegung setzenden Truppen wieder folgen können, daß sie mithin wirkliche bewegliche Spitäler sind, die stets und überall den verwundeten und kranken Kriegern die erste spitalmäßige Hülf und Pflege leisten können.

Aber auch für die Verwundeten und Kranken erhält man hiedurch den großen Vortheil, daß sie aus den Feldsanitätsanstalten, welche beim besten Willen und bei möglichst zweckmäßiger Ausrüstung dennoch selten im Stande sind, in der Nähe der Schlachtgetümmel und überhaupt wegen den Kriegsverheerungen, aus Mangel an geeigneten Lokalitäten, aus Mangel an Lagerungsmaterial und zweckmäßigen Lebensmitteln u. s. w. den Patienten alle nöthigen und wünschbaren Hülf-, Pflege- und Heilmittel zu bieten, möglichst bald in die Hauptheilanstalten gelangen, welche sich an Orten befinden, wo die Kriegsfurie noch keine Verwüstungen angerichtet hat, wo die gesammte Bevölkerung von dem Streben erfüllt ist, das Loos der verwundeten und erkrankten Mitbrüder und Feinde möglichst zu lindern und wo daher alle Hülfsmittel zur Verfügung stehen und dargeboten werden, welche für eine möglichst gezielte Pflege und Behandlung nöthig sind.

Bekanntlich wurden im nordamerikanischen Kriege die Eisenbahnen vielfach und in ausgedehntem Maße für den Transport der Verwundeten und Kranken benutzt, ebenso brachten im schleswig-holsteinischen Kriege von 1864 die Eisenbahnen Patienten aus

den Feldlazarethen auf dem Kriegsschauplatz bis nach Oesterreich, im preussisch-oesterreichischen Kriege von 1866 wurden Tausende von Verwundeten und Kranken aus Böhmen und Mähren bis weit in den Norden von Deutschland mittelst der Eisenbahn befördert, und erst im letzten deutsch-französischen Kriege wurden in Hunderten von Sanitäts- oder Spitalzügen viele Tausende Patienten aus dem Innern Frankreichs bis in die entferntesten Gegenden Deutschlands und nach Schluß des Krieges ebenso franke und verwundete Franzosen wieder in ihre Heimath gebracht.

Weil aber ein sehr großer Theil der Verwundeten und Kranken liegend transportirt werden muß, so ist es nöthig, daß wohl die größte Anzahl der Eisenbahnwagen mit Betten ausgerüstet sein muß, und weil die an schweren Verletzungen, besonders an komplizirten Schuß-Knochenbrüchen, leidenden Verwundeten und die Schwerekranken nur mit größter Schonung transportirt werden dürfen, so ist es nöthig, daß an den Betten Einrichtungen getroffen sind, wodurch die lästigen und nachtheiligen Erschütterungen und Schwankungen beim Fahren größtentheils aufgehoben werden, denn erst dann ist es möglich und daher auch erlaubt, den größten Theil der Patienten ohne üble Folgen auf Eisenbahnen zu transportiren.

Die Nordamerikaner hingen die Betten oder Brandkarts an allen vier Ecken in Kautschukringe, und zwar meistens 2 bis 3 Betten über einander, und waren mit dieser Einrichtung sehr befriedigt. Auch in Preußen wurden Personenwagen IV. Klasse, sogenannte Stehwagen, nach dem gleichen System eingerichtet. Da man aber in Deutschland im Allgemeinen nicht volles Vertrauen in die Dauerhaftigkeit der Kautschukringe hatte, so suchte man auf andere Weise eine Federung zu erhalten. — In den württembergischen Sanitätszügen mit Personenwagen nach amerikanischem System stund die untere Schichte der Betten auf elastischen Unterlagen, während die obere Schichte an einfachen, starken Gurten aufgehängt war, welche etwa 2—2½ Fuß oberhalb der Betten an der Wagenwand befestigt waren und von dort aus sowohl am Kopfe als am Fußende an die Bettstangen herunterließen. In Preußen wurde für den Transport in den gedeckten Güterwagen das sogenannte Blattfedersystem angenommen, welches darin besteht, daß auf dem Boden des Wagens etwa 2½ Fuß lange, an einem Ende mit Rollen versehene Stahlfedern stehen, über welchen Tragbalken befestigt sind, auf welche dann die Betten zu liegen kommen. Es werden nämlich den Seitenwänden entlang, sowohl bei der Rückwand, als gegen die Mitte des Wagens, bei den Thüren auf jeder Seite eine Blattfeder hingestellt, dann quer durch den Wagen ein Tragbalken auf die beiden rechts und links bei der Rückwand sich befindenden Blattfedern und ebenso ein Tragbalken auf die beiden, gegen die Thüren sich befindenden Blattfedern befestigt und darauf, in der Länge des Wagens, 2—3 Betten gelegt. In jeder Hälfte des Wagens wird ein solches System angebracht und bleibt dann in der Mitte noch ein freier

Raum. — Bei den bayerischen Spitalzügen, welche von einer Zweigbahn bei München eine Anzahl nach amerikanischem System gebaute Personenwagen besaßen, wurden diese Blattfedern in der Weise verwendet, daß jedes einzelne Bett auf vier Federn ruhte, oder daß Betten, welche mit Kopf- und Fußende zusammenstießen, dort auf den gleichen Federn ruhten.

In der Schweiz wurden schon seit vielen Jahren bei den Sanitätskursen Versuche über den Eisenbahn-Krankentransport gemacht mit einfacher Lagerung am Boden der Wagen auf Stroh, auf Strohsäcken und auf Matratzen, mit Aufhängen der Betten an Kautschukringe und mit Auflegen auf Blattfedern nach preussischem System. Schließlich entschied man sich für das letztere, zwar theuerste System mit der Modifikation, daß man suchte, für den Nothfall noch eine zweite Stage anzubringen, indem man in die untern Tragbalken beiderseits eiserne Stützen einsteckt und oben auf dieselben noch einmal Tragbalken befestigt, so daß wir hiedurch zwei Schichten von Betten über einander erhalten. (Siehe hierüber das Nähere in „Das Sanitätsmaterial der schweizerischen Armee, vom 9. März 1870“, Tafel XVII.) Bereits ist ein größerer Vorrath solcher Einrichtungen mit Blattfedern sammt entsprechenden Brandkarts, berechnet für den Transport in gedeckten Güterwagen, angeschafft.

Alle diejenigen Staaten, welche nur nach französischem System gebaute Personenwagen besitzen, sind genöthigt, diejenigen Patienten, welche liegend geführt werden müssen, in Güterwagen zu transportiren, weil in den Coupés der Personenwagen keine Betteinrichtungen angebracht werden können und weil die Thüröffnungen zu schmal sind, als daß Kranke oder Verwundete liegend hinein und hinaus gebracht werden könnten.

Der Transport in Güterwagen hat aber gegenüber dem Transport in Personenwagen mehrere wesentliche Nachteile, welchen in keiner Weise abzuhelfen ist. Die Güterwagen haben nämlich stärkere Federn als die Personenwagen, es ist daher die Erschütterung in denselben immerhin größer als in den Personenwagen; die Güterwagen können nicht geheizt werden, sie sind deshalb im Winter für den Krankentransport nicht benutzbar; ferner ist es während der Fahrt absolut unmöglich, aus einem Güterwagen in einen andern zu gelangen, was hingegen bei den nach amerikanischem System gebauten Personenwagen jederzeit möglich ist, es kann daher auch während dem Fahren nicht aus einem Güterwagen in einen andern Hülfe, Nahrung u. s. w. gebracht werden; endlich bedarf man beim Transport in Güterwagen viel mehr Hülfspersonal und Ausrüstungsmaterial, als beim Transport in den amerikanischen Personenwagen, weil jeder Güterwagen sein eigenes Personal und Ausrüstungsmaterial haben muß und doch in einem solchen Wagen bei weitem nicht so viele Patienten untergebracht werden können, als wie in einem Personenwagen.

Im deutsch-französischen Kriege fanden deshalb auch die württembergischen und bayerischen Sanitäts-

züge so viele Anerkennung und leisteten deswegen auch so Großartiges, weil sie fast ausschließlich aus Personenwagen nach amerikanischem System zusammengesetzt waren. Sie bildeten hiedurch gleichsam ein fahrendes, zusammenhängendes Spital, bei welchem es möglich war, stetsfort in alle Theile desselben, d. h. in jeden Wagen zu gelangen, also auch während der Fahrt die Krankenvisite abzuhalten, Verbände anzulegen, Speisen und Getränke zu vertheilen, überhaupt Hülfe zu leisten, wo und wann es nöthig ist.

Mit Ausnahme der westlichen Bahnen haben alle übrigen schweizerischen Bahngesellschaften ausschließlich Personenwagen, die nach amerikanischem System gebaut sind; es liegt daher auch der Gedanke sehr nahe, bei uns nur solche Personenwagen für den Transport sämmtlicher Verwundeten und Kranken zu benutzen. Es lassen sich auch diese Wagen sehr leicht nach Hängesystem oder Blattfedersystem für Patienten, die liegend transportirt werden müssen, einrichten. Hingegen steht der Benützung dieser Wagen für den Krankentransport ein bis jetzt unüberwindliches Hinderniß entgegen, nämlich die Thüröffnungen sind zu schmal, als daß Patienten liegend auf Tragbahren oder Betten durch dieselben in die Wagen hinein und aus denselben heraus getragen werden könnten. Dieses ungehinderte Ueberbringen in und aus den Wagen ist aber eine Bedingung, ohne welche der Transport unmöglich ist; hiefür ist eine Thürbreite von 3 Fuß nöthig.

Um nun dieses für den Krankentransport so sehr geeignete Eisenbahnmaterial hiefür nutzbar zu machen, faßte daher auch die im Oktober 1871 versammelte Konferenz der Divisionsärzte mit vollem Rechte den Beschluß, es soll in das eidgenössische Eisenbahngesetz folgende Bestimmung aufgenommen werden: „Die Eisenbahngesellschaften sind anzuhalten, bei „Erstellung neuer Wagen III. Klasse auf das Bedürfniß des Transportes von Verwundeten Bedacht zu nehmen und im Falle des Bedürfnisses die vorhandenen Wagen zu demselben Zwecke umzuändern.“

Die Veränderungen, welche hiefür an der Konstruktion der Thüren vorzunehmen sind, scheinen gar nicht bedeutend und für die gewöhnliche Benützung nicht störend zu sein. Man könnte nämlich die jetzigen Thüren unverändert lassen und nur auf der Schlossseite derselben noch einen entsprechend breiten Flügel anbringen, welcher beim gewöhnlichen Betriebe gar nie geöffnet und nur bei Benützung dieser Wagen für Sanitätszwecke, also bei Einrichtung der Wagen mit Lagerstellen, aufgeschlossen würde.

Es ist auch nicht absolut nöthig, daß an sämmtlichen Wagen III. Klasse diese Vorkehrungen getroffen werden, es könnte wohl genügen, wenn jede Bahngesellschaft verpflichtet würde, wenigstens eine bestimmte Anzahl solcher Wagen mit den genannten Thüreinrichtungen zu versehen. Wenn nämlich der Verwundeten- und Krankentransport gehörig gesichert sein soll, so müssen sofort bei Beginn eines Feldzuges eine entsprechende Anzahl Wagen nebst Lokomotiven und Zugpersonal ausschließlich für Sanitätszwecke reservirt, entsprechend eingerichtet und unter den Chef des Krankentransportdienstes gestellt werden, sonst läuft man Gefahr, im Moment des Bedürfnisses kein Material und keine Einrichtungen zur Verfügung zu haben.

R.

Der Feldzug des Jahres 1866 in West- und Süd-Deutschland, nach authentischen Quellen bearbeitet von Emil Knorr. Hamburg, Verlag von Otto Meißner. 3 Bde. Mit 13 Karten und vielen Beilagen. Preis 7 Thlr.

Selten ist über einen Feldzug mehr geschrieben worden, als über den von 1866. Es muß daher als ein besonderes Verdienst betrachtet werden, wenn trotz der großen Zahl der bereits vorhandenen Schriften noch etwas geliefert wird, was besondere Beachtung verdient. Dieses ist wirklich mit vorliegender Arbeit der Fall, die dem Geschichtschreiber und dem Militär gleich willkommen sein wird. — Die Operationen, welche General Vogel von Falkenstein in Süddeutschland ausführte, waren die interessantesten und schönsten des ganzen Krieges von 1866; dessen ungeachtet sind die Kriegsbereignisse, die auf diesem Operationstheater stattfanden, nie so eingehend dargestellt worden, wie die in Böhmen. Dieses bisher Versäumte wird in vorliegendem Werke nachgeholt. Die Märsche und Gefechte der Mainarmee werden in demselben mit einer in alle Einzelheiten gehenden Genauigkeit abgehandelt, wie sie nur durch das sorgfältigste Quellenstudium erreichbar ist. Man möchte glauben, der Herr Verfasser habe die Thätigkeit und den Antheil, den jeder einzelne Offizier an den Ereignissen genommen, darstellen wollen. Durch die vielen Details der Aktionen ist das Werk besonders für jüngere Offiziere lehrreich. — Die beigegebenen Karten und Schlachtenpläne erleichtern das Verständnis. Die schwächste Seite der Arbeit ist nach unserer Ansicht der politische Theil. E.

Die Schäden der Organisation der preussischen Artillerie und Gedanken über deren Reorganisation, von einem Artilleristen. 2. Auflage. Leipzig, Luchardt'sche Verlagsbuchhandlung. 1871.

Wie soll die Trennung der Feld- und Festungsartillerie bewirkt werden? Leipzig, Luchardt'sche Verlagsbuchhandlung. 1872.

Die Trennungsfrage der Artillerie. Die Feldartillerie im Verband der Division und die Selbstständigkeit der Festungsartillerie. Militärische Betrachtungen von D. und M. Berlin, B. Behr's Buchhandlung (E. Voß). 1872.

In den drei vorliegenden Broschüren wird die Frage der Trennung der Feld- von der Festungsartillerie, die dormalen lebhaft die Offiziere der preussischen Artillerie beschäftigt, mit großer Sachkenntniß abgehandelt. Ist die Umgestaltung der Organisation einer Waffe gleich ein schwieriges Werk, so wird doch in den drei Schriften der Nachweis geliefert, nicht nur, daß selbe nothwendig und ausführbar sei, sondern auch besprochen, wie die Reor-