

Lazarethzüge

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1918>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

In den letzten fünf Jahren sind 28,396 miles Eisenbahnen gebaut worden, welche zu \$ 50,050 die mile \$ 1,381,850,000 kosteten. Inzwischen sind \$ 75,000,000 jährlich für Vermehrung des Betriebsmaterials und der Erweiterung der Anlagen schon betriebener Bahnen ausgegeben worden, was eine jährliche Gesamtausgabe von \$ 350,000,000 durch die letzten fünf Jahre ausmacht. (Railroad Gazette.)

* * *

Wir machen hier ein für allemal die Bemerkung, dass wir in der Regel derartige Zahlen so wiedergeben müssen, wie wir sie finden. Wenn es auch in einzelnen Fällen vielleicht möglich wäre, offenbar falsche Zahlen zu corrigieren, so lohnt meistens das Resultat die Mühe der langen Nachrechnung nicht; in weitaus der Mehrzahl der Fälle ist es aber eine reine Unmöglichkeit, herauszufinden, in welchen Zahlen der Fehler liegt und wie die richtigen Zahlen heissen. Wir können höchstens hier und da auf solche Fehler aufmerksam machen.

* * *

Lazarethzüge. In dem „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“, Jahrgang 1874, erschien ein Aufsatz von Herrn Rudolf Schmidt, technischem Director der Waggonfabrik Ludwigshafen a/Rh., über „die Lazarethzüge der Wiener Weltausstellung nebst allgemeinen Bemerkungen über Lazarethzüge“.

Herr Schmidt findet, dass zur Bildung von Lazarethzügen, aus verschiedenen näher ausgeführten Gründen die Güterwagen den Personenwagen vorzuziehen seien. Man brauche im Kriege die Personenwagen zum Truppentransport, werde also eher noch gedeckte Güterwagen als Personenwagen zum Krankentransport disponibel haben; die Güterwagen seien wegen geringerer Bodenhöhe mit weniger Beschwerlichkeit für Träger und Kranke zu laden; sie halten wärmer, gestatten bessere Ventilation, haben einen ruhigeren Gang nach Reduction der Tragfähigkeit der Federn.

Die Umwandlung der Güterwagen in Lazarethwagen erfordert folgende Abänderungen:

- 1) Durch Herausnahme einzelner Blätter werden die Federn auf eine Nutzlast von 20 Ctr. reducirt.
- 2) Durch Anbringung schmaler Kopfhüben mit Schiebefenstern und Luftschiebern, sowie von sich auf die Bufferhülsen aufliegenden Klapptritten wird der Durchgang hergestellt.
- 3) Zur Erhellung der Wagen werden an Stelle der gewöhnlich vorhandenen Drahtgitter oder Lichtöffnungen Fenster eingesetzt, ebenso statt der Verschalung des obern Feldes der Schiebthüren.
- 4) An den Ecken der Wagen sind Ecktritte anzubringen, damit man auch von aussen in den Wagen kommen kann und Nachts nicht die Kranken durch das Durchgehen stören muss.
- 5) Innere Verschalung zum Warmhalten; innerer Anstrich, namentlich auch des Bodens.

Zur innern Einrichtung gehört:

- 1) Die Bahre. Dieselbe soll aus Langhölzern von Kiefernholz von 5 Ctm. Durchmesser, die in 2 Querbretter mit Füßen eingesteckt werden, bestehen, 0,70 m. bis 0,75 m. breit sein, Kopfbrett etwas erhöht und das Ganze mit Segeltuch überspannt. Die Aufhängung geschieht durch Gurten mit Polsterkissen, gegen welche sich die Bahren an den Wänden anlegen.
- 2) Der Ofen. Hier genügen weder gewöhnliche Oefen noch Dampfheizung, sondern am besten der Meidinger'sche Füllofen mit zwei Blechmänteln, zwischen welche die äussere Luft durch einen Fangapparat geblasen wird und erwärmt in's Innere des Wagens einströmt.
- 3) Der Nachtstuhl und eine einfache gepolsterte Sitzbank.

Der Küchenwagen, deren jeder Zug zwei enthält, soll einen recht grossen Herd haben.

In Bezug auf Anordnung der Züge sei Folgendes zu bemerken:

Ein Lazarethzug soll aus 20 Krankenwagen mit 8—10 Verwaltungs- und Oeconomiewagen bestehen mit folgender Anordnung: 1) ein Reisegepäckwagen mit Bremse, für das diensthabende Personal und für grössere Vorräthe an Lebensmitteln und Verbandstücken, zugleich Schutzwagen; 2) zehn Krankenwagen; 3) zwei Verwaltungswagen mit Bremsen; 4) zwei Küchenwagen; 5) zwei Verwaltungswagen mit Bremsen; 6) zehn Krankenwagen; 7) ein Reisegepäckwagen mit Bremse (wie No. 1).

Personenwagen mit Durchgang eignen sich besonders für Krankenzüge, d. h. solche Züge, in denen die leichtern Kranken und Verwundeten sitzend transportirt werden.

Zu den Lazarethzügen der Wiener Weltausstellung übergehend vergleicht der Herr Verfasser die dort ausgestellten Lazarethzüge

1) der kgl. Direction der Niederschlesisch-Märk. Bahn (im Modell), des kgl. bayerischen Generalstabes und der bayerischen Landeshilfsvereine; 3) der Waggonfabrik Ludwigshafen; 4) des Herrn Plambeck in Hamburg; 5) des französischen Hilfsvereines.

Ich gebe hier auf die Details der Vergleichung nicht ein und bemerke nur, dass dem von Herrn Rudolf Schmidt nach oben dargelegten Grundsätzen construirten Lazarethzug aus der Waggonfabrik Ludwigshafen das Ehrendiplom zu Theil wurde; und dass auch Herr Divisionsarzt Dr. Erismann in Brestenberg, welcher sich eingehend mit der Einrichtung der Lazarethzüge beschäftigt, diesen Sanitätszug als „ein Muster einer solchen Institution“ bezeichnet.

Zum Schlusse bespricht der Herr Verfasser die von dem internationalen Congress über Gegenstände der Hilfe im Kriege vom 6.—9. October 1873 zu Wien gefassten Resolutionen, die, soweit sie Lazarethzüge befassen, folgendermassen lauten:

1. Die Conferenz erklärt vom Standpunkt der freiwilligen Hilfe die Ausrüstung von Sanitätszügen im Frieden für zu kostspielig und entbehrlich; sie ist aber der Ansicht, dass im Interesse der Humanität es dringend wünschenswerth ist, dass für Eisenbahnunglücksfälle die Eisenbahndirectionen angehalten werden, eine entsprechende Anzahl von zweckmässig construirten Transportwagen für Verwundete und Kranke anzuschaffen und zu allen Zeiten im Stande zu halten, und dass die Regierungen aller Länder im Wege der Gesetzgebung darauf dringen, dass die vorgeschlagene Maassregel sobald als möglich zur Ausführung komme.

2. Es ist nicht nothwendig, einzelne Specialwagen, als Küchen-, Vorrath- und Proviantwagen schon im Frieden vorrätzig zu halten; dafür aber soll deren innere Einrichtung schon im Frieden hergestellt und bereit gehalten werden. Artzswagen (soweit die Bahnen nicht schon bequeme Schlafwaggons mit getrennten Cabinen und vollständigem Durchgange besitzen) sind eigens herzurichten und bereit zu halten.

3. Die Krankenwagen sollen folgende Einrichtung besitzen:

- a) Die Verladung soll von den Stirn- und Längsseiten möglich sein, wozu weite Plattformen, weite Thüren und bequeme Treppen nothwendig sind. Geländer und etwaige Dachstützen sollen abnehmbar gemacht werden.
- b) Die innere Verbindung der Wagen untereinander soll mit Stirnthüren vermittelt werden.
- c) Die Herstellung einer gleichmässigen Temperatur soll durch doppelte Decken, Fussböden, Seitenwände und durch Heiz- und Ventilations-Einrichtungen (Dachlaternen) ermöglicht werden. Das Heizen soll eine Temperatur von + 12° C. ermöglichen.
- d) Die Beleuchtung bei Tage genügt durch die Decklaternen und bei den gewöhnlichen Wagen-Einrichtungen durch Thüren und Fenster. Bei Nacht wird eine künstliche Beleuchtung erfordert.
- e) Die Conferenz ist gegen jede Suspension, welche grössere Schwankungen zulässt.
- f) Für jeden Verwundeten ist unter Voraussetzung einer entsprechenden Ventilation ein Luftraum von 4 Cubikmeter erforderlich; auch ist eine Anzahl von mehr als zehn Verwundeten für einen Wagen nicht zulässig.
- g) Wegen leichter Reinigung des Wagens ist das Freilassen des Bodens nothwendig.
- h) Die Abtritte sollen vom Innenraum des Wagens abgeschlossen sein und sich direct auf den Bahnkörper leeren; nur für ansteckende Kranke sind jene geschlossenen Closets nöthig.

4. Ein Sanitätszug soll aus höchstens 50 Achsen bestehen und den Transport von 200 liegenden Kranken gestatten.

5. Mit Ausnahme der Fahrordnung der Züge ist deren Führung und Verwaltung nach den für die Feldlazarethe gültigen Normen zu regeln.

6. An Sanitätszüge dürfen weder beladene noch leere Waggons angehängt werden.

7. Von Zeit zu Zeit sollte man einen vollständig mit allen nothwendigen Requisiten und Material versehenen Sanitätszug ausrüsten, um einerseits die Befahrung und Einübung des Trainpersonals zu dienen, andererseits die Nothwendigkeit solcher Einrichtungen zu beweisen und Interesse für dieselben im Publikum zu wecken.

Gegen diese Resolutionen macht Herr Schmidt folgende Einwendungen:

ad. 2. Bei einfacherer Einrichtung ist die vorrätthige Erstellung und Bereithaltung nicht nöthig. Artzswagen beständig bereit zu halten, ist weitaus zu kostspielig; Schlafwagen für die Aerzte erscheinen kaum als durchaus nothwendig.

ad. 3. a. Wenn man durch breite Seitenthüren einladen kann, so braucht die Stirnthüre nicht dazu benutzt zu werden, diese kann daher schmaler sein. c) Doppelte Schalung der Decken und Fussböden ist nicht so einfach. Dachlaternen sind nicht die einzige Art der Ventilation; man kann mit andern einfacheren Mitteln hinlänglich ventiliren. d) Viel besser ist die Beleuchtung durch Seitenfenster, durch welche die Kranken auch etwas von der Aussenwelt sehen können. f) Das Freilassen des Bodens ist nicht durchaus nothwendig, da auch unter den Bahren durch gereinigt werden kann; dagegen soll nach Entladen gründlich gereinigt und desinficirt werden. Statt Abtritten bringt man des Platzes beim Einladen halber besser bewegliche Sesselnachtstühle an.

ad. 4. Zu 200 Kranken braucht es nach 3 e mindestens 20 Wagen, dazu 1 Artzswagen, 1 Wärterwagen, 1 Küchenwagen, 2 Vorrathswagen, 2 Schutzwagen, Wagen für Brennmaterial im Winter, Monturwagen für Kleider und Waffen der Kranken etc. — macht mehr als 50 Achsen, und es muss die Zahl auf 28—30 Wagen erhöht werden.

ad. 5. In Deutschland kommandirt der Chefarzt den Zug.

Anmerkung. Ein ärztlicher Referent über obige Wiener-Resolutionen, Herr Mühlwezel, verlangt in der „Deutschen militärärztlichen Zeitschrift“ ebenfalls Seitenlicht für die Krankenwagen unter Hinweis auf die günstigen Folgen der freien Aussicht für die Kranken. Dachfirst- und Bodenventilation sind durchaus nöthig, sollten aber bei Krankenwagen nicht erst angebracht werden müssen, sondern schon in jedem Wagen angebracht sein. Die Entleerung der Excremente auf die freie Bahn könnte Uebelstände mit sich führen, und ist es besser, dieselben eine Zeit lang mitzuführen und an geeigneten Orten zu entleeren.

* * *