

Ständige militärische Lazarettzüge.

Von
Oskar Dost in Berlin.

(Mit 5 Abbildungen.)

Alle Eisenbahnländer der Welt haben Lazarettzüge vorbereitet, die bei Ausbruch eines Krieges aus vorhandenen Wagen des allgemeinen Verkehrs durch Umbau hergerichtet werden. Der Umbau nimmt 8 bis 14 Tage, zuweilen 4 Wochen in Anspruch, so daß bis zu ihrer Indienststellung ein sorgfältiger Krankentransport auf Eisenbahnen nicht stattfinden kann. Wenn Verwundete und Kranke in den ersten Wochen eines Krieges abbefördert werden müssen, kann das nur auf behelfsmäßige Art geschehen, etwa auf Strohlagern in Güterwagen. Trotz aller vorbereitenden Maßnahmen vor dem Kriege 1870 bedurfte es erst des energischen Eingreifens der Königin Augusta, um Lazarettzüge in der wirklich notwendigen Zahl auszurüsten und an die Front zu schicken. Selbst im Weltkriege dauerte es Wochen und Monate, bis Lazarettzüge auf deutscher Seite in ausreichender Zahl vorhanden waren, und noch Ende August mußten zuweilen die Verwundeten behelfsmäßig in die Heimat befördert werden.

Solange es Lazarettzüge gibt, d. h. seit dem Sezessionskrieg in Nordamerika, hat man überall sehr wohl an den Übelstand gedacht, daß bei Verwendung von nur kriegsmäßig einzurichtenden Lazarettzügen bis zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung mit unzureichenden Behelfsmitteln gearbeitet werden muß. Man konnte sich jedoch trotzdem nicht dazu entschließen, ständige, also friedensmäßige, Lazarettzüge zu schaffen, obwohl man von ihren großen Vorzügen überzeugt war. Das mag bei oberflächlicher Beurteilung befremden, ist aber einleuchtend, wenn man sich der Sachlage nach allen Richtungen hin bewußt wird, denn auch der friedensmäßige Zug hat seine Nachteile, sogar so schwerwiegende, daß sie vielfach die großen Vorzüge aufzuheben imstande sind. Es handelt sich dabei in weitaus erster Linie und fast ausschließlich um die Unwirtschaftlichkeit der ständigen Züge, die bei ihrem hohen

25481

Werte ein allzu kostspieliges totes Kapital darstellen, als daß man ihre Einführung in großem Umfange verantworten könnte. Nach dem Kriege 1870/71 hat sich selbst ein Förderer des Lazarettzuggedankens wie Dr. Billroth gegen ständige Lazarettzüge ausgesprochen, da sie „nicht ausführbar und bestimmt wenig praktisch“ seien. Auf der Wiener Privatkonferenz der Krankenpflege von 1874 wurde eine EntschlieÙung des Inhalts gefaßt, daß Lazarettzüge im Frieden überflüssig und zu teuer wären, nur Arz tw a g e n müßten vorrätig gehalten werden. Von Zeit zu Zeit müßten übungswise Lazarettzüge aufgestellt werden, um das Personal auszubilden und Erfahrungen zu sammeln. Man warf gegen die Bereitstellung von friedensmäßigen Zügen gar die Bedenken ein, daß sie bei Ausbruch eines Krieges durch Überlastung der dem Aufmarsch dienenden Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe vielfach gar nicht an die Front vorgezogen werden könnten.

Den ersten Vorschlag, ständige Lazarettzüge einzurichten, machte eine Studienkommission in Italien auf Grund ihrer Eindrücke im Deutsch-französischen Kriege 1870/71. Die unzureichende Versorgung der Verwundeten während der ersten Wochen und Monate des Krieges gab den Anlaß dazu. Nachdem der Vorschlag abgewiesen worden war, sah sich die Venetianische Gesellschaft der öffentlichen Arbeiten veranlaßt, die Frage im Jahre 1881 erneut aufzuwerfen. Sie schlug vor, mindestens einen Zug einzurichten, der bestehen sollte aus Kohlenwagen, Gepäckwagen, Personalwagen (3. Kl.), Apotheke, Küche, 30 Krankenwagen (1./2. Kl.), Verbandzeugwagen, Lebensmittelwagen, Arztwagen und Vorratswagen. Es sollten vorwiegend Wagen benutzt werden, die mit Übergängen und Durchgang versehen waren und aus 2 Abteilen 1. Klasse mit Kabinett am Seitengang, Zugführer- und Gepäckraum sowie 2 Abteilen 2. Klasse bestanden. Nach Entfernung der Sitze sollten Betten in 2 Lagen übereinander eingebaut werden, und zwar sollten die oberen Betten auf Konsolen ruhen. Auch dieser Vorschlag wurde verworfen, was schon bei der beträchtlichen Länge des Zuges nicht wundernehmen kann.

Ein gewisser Dauererfolg war nur den Zügen beschieden, die auf Veranlassung des verdienstvollen Professors Dr. med. Baron v. Mundy eingerichtet worden waren, der führend in der freiwilligen Krankenpflege in Wien und Paris tätig war. Sie wurden aus Anlaß der Wiener Weltausstellung 1873 gebaut und dienten später als Schulzüge: es handelte sich um je einen Zug der französischen Heeresverwaltung und der österreichischen Malteser-Ritter, die

beide gleicher Beeinflussung zufolge in den Grundzügen und gewissen Einzelheiten gleichartig eingerichtet waren. Der „Schulzug“ der Malteser führte:

1 Packwagen,	
1 Wagen für Kommandant und Arzt	„C. A.“
1 Vorratswagen	„V.“
1 Küchenwagen	„K.“
1 Speisewagen	„S.“
5 Ambulanzwagen	1—5
1 Magazinwagen	„M.“
5 Ambulanzwagen	6—10
1 Schlußsignalwagen, also zusammen	

16 Wagen, die aus gedeckten Güterwagen mit Übergängen umgebaut worden waren (Waggonfabrik Simmering). Die

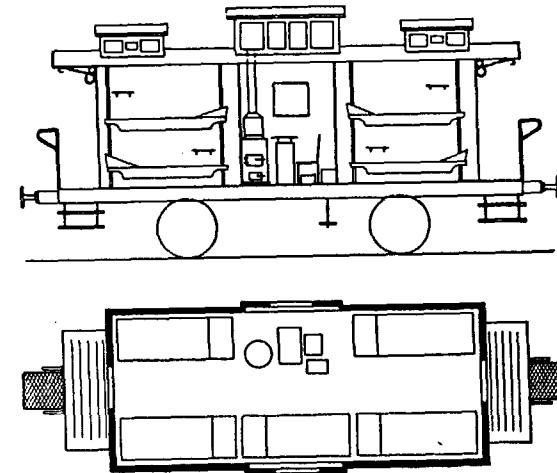


Abb. 1. Wagen des Schulzuges der Malteser 1873.

Wagen hatten eine Gestell-Länge von 7900 mm, eine Kastenlänge von 6566 mm und einen Radstand von 3,63 m. Ihr besonderes Merkmal waren die „Laternen“, d. h. 3 Oberlichtkästen auf dem Wagendach, die neben der Beleuchtung die Lüftung des Wagens sicherstellten. Sie führten neben dem roten Kreuz und der Bezeichnung des Wagens die Ursprungszeichen „S.M.R.O.v.B.“ (Souveräner Malteser-Ritter-Orden von Böhmen). Die Bahren waren 2100 mm lang und 645 mm breit, jeder Wagen nahm 10 Bahren auf, so daß der Zug 100 liegende Kranke fassen konnte. Der Vorratswagen war in einer Hälfte für 4 höhere Offiziere nach Art des

Arztwagens sorgfältig eingerichtet. Der Küchenwagen mit seiner reichhaltigen Einrichtung wog 9750 kg. Der Speisewagen nahm 4 Tische auf und ein Brausebad. Der Zug fand kriegsmäßigen Einsatz bei der Besetzung von Bosnien als Spitalzug A vom 1. August 1878 ab. Er legte in 17 Fahrten 10 532 km zurück und beförderte 1765 Kranke. Nach Beendigung des Feldzuges wurde der Zug in der Ordensdomäne Strakonitz abgestellt.

Der französische Musterzug der Wiener Weltausstellung 1873 bestand aus:

- 1 Arztwagen,
- 1 Küchenwagen,
- 1 Magazinwagen,
- 1 Proviantwagen,
- 4 Krankenwagen (statt 20).

Die Wagen hatten Übergänge und wiesen ähnliche Formen auf wie die österreichischen. Die Krankenwagen nahmen ebenfalls 10 Bahren auf, die zwischen 4 abnehmbaren Pfeilern ruhten; dazu kam die notwendige Einrichtung wie Ofen, Eimer, Schemel, Laternen und Wandbretter. Statt in zwei Schichten konnten die Bahren auch zu dreien übereinander angeordnet werden, so daß der Wagen 15 statt 10 Tragen aufnehmen konnte. Im Notfall konnten in dem freien Raum weitere drei Lagerstätten an Seilen aufgehängt werden. An Stelle einiger Krankenwagen konnten gewöhnliche Personenwagen für 40 sitzende Kranke eingestellt werden. Bei der Ausrüstung des ausgestellten Wagens war die Société de secours aux blessés beteiligt gewesen. Neuartig war an ihnen die Anordnung doppelter Wände, in deren Hohlräumen zu Zeiten der Nichtbenutzung die Ausrüstungsstücke untergebracht werden sollten. Der Preis der Krankenwagen betrug 5000 frcs., der des Arztwagens 10 000 frcs., der Küche 5750 frcs., ebenso des Magazinwagens. Die P. L. M.-Gesellschaft ließ sechs von ihr ausgerüstete Küchenwagen nach Beendigung des Krieges 1870/71 zur Verfügung der Heeresleitung in Bereitschaft stehen, doch entwickelte sich hieraus kein organisierter Dauerzustand.

Im Jahre 1880 schlugen Dr Redard und Ingenieur Chevalier dem französischen Kriegsministerium ein Verfahren vor, das einen gewissen Übergang zu dem System ständiger Züge darstellte. Es sollten G-Wagen Typ 6 der EST-Gesellschaft, 5930 mm lang im Kasten, 2520 mm breit, 1900 bis 2180 mm hoch, 30,585 cbm Rauminhalt, mit Koptüren von 1,90 m Höhe und 0,55 m Breite versehen werden, die für gewöhnlichen Gebrauch durch eine Eisenstange verschlossen zu halten waren. Vor der Tür führte eine 55 cm lange und 58 cm breite Brücke unmittelbar,

d. h. ohne Plattform, zum nächsten Wagen. Jeder Wagen sollte 8 Betten in 2 Schichten aufnehmen, die an gefederten Seilen hingen. Ein Lazarettzug sollte an Wagen mitführen:

- 1 G als Apotheke und für Vorräte,
- 1 Schlafwagen (dreiachsig) für Ärzte,
- 1 C-Wagen für Personal,
- 6 G als Krankenwagen,
- 1 G als Küche,
- 6 G als Krankenwagen, zusammen

16 Wagen mit 33 Achsen. Er konnte 96 bis 114 Betten und 72 bis 84 sitzende Kranke aufnehmen. Zu einer Ausführung zwecks end-

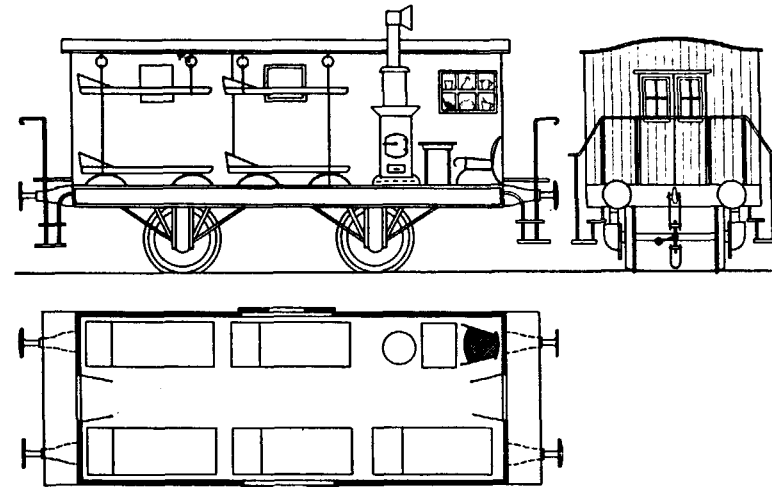


Abb. 2. Französischer Musterwagen der EST-Gesellschaft 1880.

gültiger Abnahmen kam es auch hier nicht, es blieb bei einer Probevorführung.

Besseren Erfolg hatte der gemeinsame Vorschlag des Ingenieurs M. Ameline von der OUEST und des Arztmajors Dr. Granjux. Sie wollten eine Einrichtung schaffen, die den friedensmäßigen Lazarettzügen an Einsatzbereitschaft nahezu gleichkam, ohne damit den Nachteil toten Kapitals zu verbinden. Man gab den Wagen des Zuges daher einen doppelten Zweck, im Frieden den der Eilgutbeförderung (denrées = Lebensmittel), im Kriege den des Krankentransports. Ameline und Granjux entwarfen dazu einen zweiachsigen Wagen in der Bauart der Packwagen, d. h. für leichtes Ladegewicht (6 t) und mit blechbekleideten Wänden. In der Mitte der Längswand war

eine Schiebetür angeordnet, das Dach trug einen breiten Oberlichtaufsatz (Einfluß Mundy!). Die Wagen trugen das Gattungszeichen D, hatten 3,76 m Radstand bei 6 300 mm Länge des Untergestells. Der Kasten war 5 700 mm lang und 2 670 mm breit, licht 2 530 mm. Die OUEST-Bahn ließ in den Werkstätten Desouches, David & Cie. 23 Wagen dieser Art bauen und 4 Ersatzwagen; von diesen waren 16 Krankenwagen, 2 waren Packwagen am Anfang und Ende für Vorräte. Die Wagen hatten sichere Übergänge mit festen Geländern, zum Teil auch mit Plattformen. Sie trugen offen die Bezeichnung: „Ne doit pas sortir

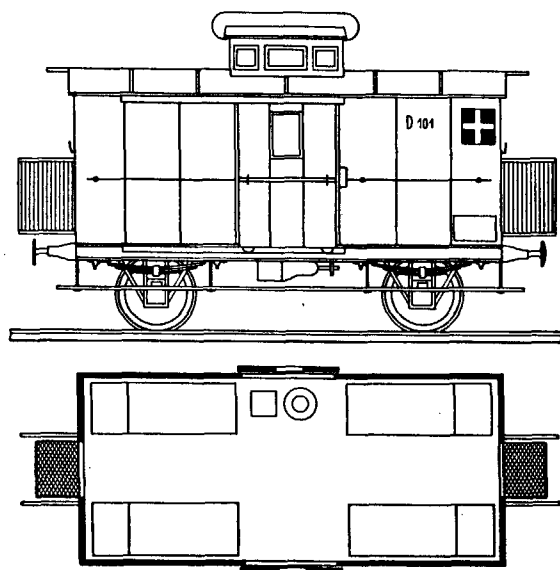


Abb. 3. Wagen des ständigen Lazarettzuges 1 der OUEST 1887.

du réseau Ouest!“ und verdeckt „Train sanitaire No. 1 — Ouest“ mit dem roten Kreuz. Der Krankenwagen faßte 8 Betten, der Zug 128 Kranke, begleitet durch zwei Ärzte, einen Apotheker und einen Zahlmeister. Am 4. Juli 1887 wurde der Zug in einer Probefahrt den Militärbehörden vorgeführt, wobei Dr. Granjux Chefarzt war. Auf der Strecke Paris—Le Havre wurden Ladeversuche unternommen, bei denen vier Krankenträger zwei Wagen in $\frac{1}{4}$ Stunde be- und entluden. Die Einrichtung kostete 60 000 Frs., der ganze Zug 175 000 Frs. Vergleicht man ihn mit früheren Versuchen, muß man feststellen, daß er ebenso kostspielig ist wie ein „ständiger Zug“ im wörtlichen Sinne, ohne die Vorzüge eines solchen zu gewähren. Obwohl er ein „train permanent“,

wie er in Frankreich bezeichnet wird, durchaus nicht ist, rechnet man ihn zu den ständigen Lazarettzügen, weil er ihnen recht nahe kommt.

In der Neuzeit haben sich nur wenige Staaten bereitgefunden, ständige Lazarettzüge einzurichten. Der polnische Lazarettzug führt 40 Wagen, davon 26 Packwagen (Güterwagen) und 4 Personenwagen (1 BC für Schwestern, 3 D für Personal). Die 26 Packwagen verteilen sich in 15 Krankenwagen mit je 10 Schwerverletzten, 4 Sitzwagen für je 25 Leichtverletzte, Wäschepot, Vorrat, Küche, Elektrowagen, 3 Wagen für Personal. Der Zug ist 310 m lang und durchgängig, das Laden geschieht von der Seite (am günstigsten) und vor Front, er soll mit 60 km/Std. Geschwindigkeit verkehren.

Die Türkei besitzt einen Hospitalzug, der 350 m lang ist, seine Krankenwagen fassen 12 oder 24 Kranke. Der Zug enthält außer den üblichen Fahrzeugen einen Operationswagen.

Schließlich besitzt Rußland bereits im Frieden Lazarettzüge, die 23 Wagen führen mit 52 Achsen, und zwar:

- 2 Krankenwagen für Liegende,
- 10 Krankenwagen mit Betten oder Sitzen,
- 1 Operationswagen,
- 1 Küchenwagen,
- 4 Personalwagen,
- 3 Vorratswagen,
- 1 Elektrowagen,
- 1 Kühl- oder Heizwagen.

Sie sind 370 m lang und fassen 326 bis 450 oder 275 bis 400 Kranke, je nach der Zahl der sitzenden Kranken. Das Personal ist 60 Kopf stark, es wird geführt durch den Chefarzt, dem ein Chirurg, ein Apotheker und sechs Schwestern zur Seite stehen.

Betrachtet man abschließend diese Sachlage, drängt sich die Frage auf: „Warum können diese Staaten Dauerzüge einrichten?“ Fast ebenso naheliegend ist aber auch eine andere Frage: „Warum wollen sie es?“ Um diese vorweg zu nehmen: wer wünschte wohl nicht, daß bei Ausbruch eines Krieges Lazarettzüge bereitstehen, um sofort für die ersten Kampfhandlungen eingesetzt werden zu können? Sie verhüten es, daß die Verwundeten für die lange Zeit behelfsmäßig transportiert werden müssen, innerhalb derer die Kriegslazarettzüge hergerichtet werden. Wenn in allgemeingehaltenen militärsanitären Abhandlungen immer wieder davon die Rede ist, daß die Neuzeit von friedensmäßigen Lazarett-

zügen abgekommen sei, trifft solche Stellungnahme nicht den Sinn des Problems. Man erweist der sanitären Fürsorge einen schlechten Dienst, wenn man resigniert zu dem Ergebnis kommt, ständige Sanitätszüge seien überflüssig, nur weil man noch kein Mittel gefunden hat, um ihre erheblichen Nachteile zu beheben. Trotz dieser Schattenseiten bleibt er erstrebenswert. Man sollte daher mit Eifer und Sorgfalt Wege suchen, um zu einem Kompromiß zwischen ständigen und halbständigen Lazarettzügen zu gelangen. Das ist wohl schwer, aber keineswegs unmöglich. Auf dem Wege dazu war die Lösung 1873 auf französischer Seite, die versteckten Zubehöerteile. Wenn zu einer solchen Bauweise Maßnahmen treten, die eine ständige Bereitschaft der Wagen gewährleisten, wird die Umbauzeit auf wenige Tage herabgedrückt. Das kann geschehen durch Auferlegen der Bezirkssperre wie bei den neueren Ouest-Wagen oder durch Erklärung zum Stationswagen („Nach Entladung zurück zur Heimatstation!“). Derartige Wagen brauchen nicht die Bauart der Personen- und Packwagen zu erhalten, wenn sie nur Übergänge haben. Als Ladeöffnung gibt es keine bessere als die breite Schiebetür an der Längsseite oder Doppelflügeltüren.

Wie könnte ein Vorhaben, halbständige oder fastständige Lazarettzüge zu schaffen, in die Tat umgesetzt werden? Leitend müßte dabei der Gedanke bleiben, daß die toten Kapitalmassen auf ein Mindestmaß herabgedrückt werden und daß versucht wird, eine möglichst kurze Einbauzeit zu gewinnen. So kommt man, weiterbauend auf den verdienstvollen Vorbereitungen der Vorläufer, zu einer Bauform, die auf der Doppelverwendung beruht, soweit es sich um die eigentlichen Krankenwagen handelt, und auf die ständige Bereithaltung einiger Sonderwagen, die jedoch größtenteils ebenfalls bis zu einem gewissen Grade doppelt verwendet werden können. Wenn man etwa in den neuartigen G1-Wagen der Deutschen Reichsbahn Kopftüren ausreichender Breite mit Übergängen und an einer Kopfwand zwei Kabinen einbaut (deren eine zugleich Abort werden kann), macht man damit den Wagen für seinen Friedenszweck in keiner Weise ungeeignet; in den Kabinen sollen ständig (im Frieden) die Bestandteile der Betten und alles Zubehör untergebracht werden, so daß der Zug als totes Gewicht und totes Kapital nur das unbedeutende Ladegut dieser Einrichtungsstücke mit sich trägt. Eine Beschränkung allerdings kann dem Wagen und seiner Verwendung nicht erspart werden, das ist die Einschränkung der Frei-

zügigkeit, damit er im Einsatzfalle auch tatsächlich innerhalb kurzer Zeit bereitsteht. Es genügt aber die Rücklaufklausel, Beschränkung auf einen engen Bezirk ist nicht einmal notwendig. Bei hinreichender Zahl der Wagen könnte sogar jede Einschränkung zurückgezogen werden, weil dann mit hinreichendem Ausgleich der ausgerüsteten Wagen zwischen den Direktionsbezirken gerechnet werden kann. Ob alle Bezirke derartige Wagen ausrüsten oder für das ganze Reich nur eine Direktion, ist eine Frage untergeordneter Bedeutung; sie ist keineswegs entscheidend¹.

Wieviel derartiger Wagen sollten vorhanden sein? Zwar lehrt die Erfahrung des Weltkrieges und der früheren Feldzüge, daß bereits bei

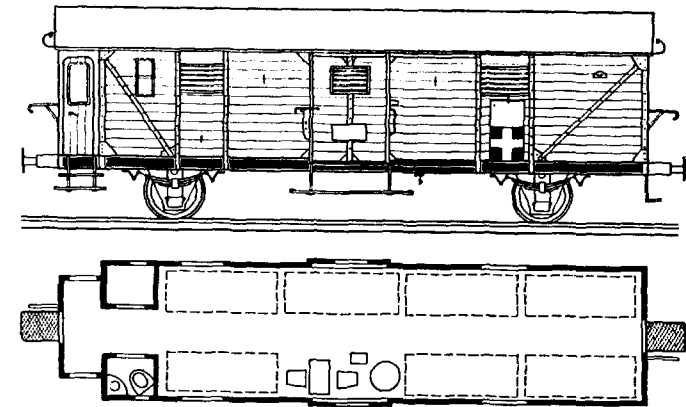


Abb. 4. Entwurf zu einem fast ständigen Lazarettzugwagen.

Beginn der Kriegshandlungen möglichst viele — tunlichst alle der überhaupt zu schaffenden — Lazarettzüge vorhanden sein sollten. Dieses Ideal läßt sich aber weder verwirklichen, noch ist es unbedingt erforderlich. Man kommt wohl für den ersten Bedarf mit einer Zahl von zwei Zügen für jedes Korps aus, also bei deutschen Verhältnissen von einem bis zwei Zügen für jeden Direktionsbezirk. Wie das Oberkommando des deutschen Heeres dem Internationalen Komitee des Roten Kreuzes in Genf mitgeteilt hat (veröffentlicht in der Revue des R.K., Heft 217 von 1937), soll der aus Personenwagen bestehende deutsche Lazarettzug für den Kriegsfall 28 Krankenwagen führen; dieselbe Zahl oder

¹ Anm. des Verf.: Eine Zwischenlösung stellt der Wagen dar, den deutsche Waggonfabriken als G1-Wagen für Serbien gebaut haben; er hat Übergänge ohne Plattform oder Vorplatz und ist mit einem eisernen Ofen versehen.

weniger braucht man an Güter-Krankswagen gemäß dem Vorschlage, indem jeder von ihnen mindestens 14 Betten (bis 16) aufnimmt, der Offiziers-Krankwagen deren 8, zusammen 386 Lagerstellen. Jede Direktion hätte mithin einschließlich der Wagen für das Pflegepersonal höchstens 30 Wagen je Zug auszurüsten oder zu verwalten, was gewiß nicht übermäßig viel ist, verglichen mit dem Wagenbestand der Bahnverwaltung überhaupt. Diese Wagen erhalten am einfachsten die Gattungsbezeichnung „Gli“ und bei den Maßangaben den Zusatz „14 Krankenbetten“. Empfehlenswert ist Einbau von Dampfheizkörpern an den Scheuerleisten und Vorbereitung elektrischer Beleuchtung mit Steckkontakten. Ein Klappschild trägt in Ruhestellung (heruntergeklappt und verriegelt) den Sperr- oder Rücklaufvermerk, heraufgeklappt das rote Kreuz mit der Bezeichnung „Lazarettzug ...“ und „Krankwagen ...“. Die Kabinen nehmen eine Ladefläche von etwa 3 qm in Anspruch und sind imstande, alle Zubehörteile aufzunehmen. Im Falle einer Mobilmachung oder eines Übungseinsatzes werden die rollenden Wagen zurückgesandt und eingerichtet, was nur einige Stunden in Anspruch nimmt. Reicht die Zahl der zufällig am Ort und in der Nähe befindlichen Wagen für die Bildung eines Zuges oder eines wesentlichen Teiles nicht aus, dauert die Einrichtung mehrere Tage, entsprechend der Rücklaufzeit der Wagen. Im ungünstigsten Falle dauert die Bereitstellung eines Zuges für unsere Verhältnisse drei Tage, im günstigsten Falle zwei Stunden, falls Personal vorhanden ist. Einer Mobilmachung geht stets ein Zustand der „Spannung“ voraus, der eine willkommene Vorbereitungszeit darstellt. Es gibt heute zwar eine Kriegführung ohne Kriegserklärung, aber keinen Krieg ohne vorhergehende Spannungszeit. Diese Zeitspanne kann bereits für die Ausrüstung von Lazarettzügen dadurch ausgenutzt werden, daß die Krankwagen gar nicht mehr zum Güterverkehr benutzt werden oder nur in beschränktem Umfange.

Zum Lazarettzug gehören zwingend notwendig einige Hilfswagen, zwei Arztwagen, Operations- und Apothekenwagen, Küchenwagen, Soldatengepäck- und Vorratswagen, ein bis zwei Heizwagen. Ihre Bereitstellung berührt Probleme des Lazarettzugwesens: die Meinungen der Fachleute der Welt (Militärärzte und Chirurgen) sind durchaus geteilt über die Notwendigkeit von Operationswagen. In Deutschland sind sie bisher für erforderlich gehalten worden, wenn sie auch praktisch nur als äußerster Sicherheitsfaktor sanitärer Für-

sorge gelten konnten. Durch die Einführung höherer Geschwindigkeiten infolge Schaffung der Güterzugbremse (Kuntze-Knorr-Druckluftbremse), schwerer und schneller Lokomotiven und schweren Oberbaues haben sich die Transportverhältnisse grundlegend geändert. Die Militärtransporte aller Art können ungleich schneller durchgeführt werden als zu Zeiten des Weltkrieges. Damit ist die Frage der Verpflegung während der Fahrt für Truppentransporte wesentlich erleichtert worden. Bei Krankentransporten kann man wohl damit rechnen, daß sie bis zu 12 Stunden Fahrtdauer eine warme Verpflegung entbehren können. Da bei den großen Entfernungen des Deutschen Reiches diese Fahrtdauer vielfach im Kriegsfall, schon infolge der Verstopfungen der Strecken, überschritten werden muß, bleibt Küchenverpflegung für Lazarettzüge eine Notwendigkeit. Küchenwagen bedürfen jedoch sorgfältiger Einrichtung und können nicht innerhalb von zwei Stunden improvisiert werden, auch von 24 Stunden nicht. Man sollte sie daher ständig, d. h. friedensmäßig, herrichten und kann sie aus Wagen mit geschlossenen Vorplätzen (statt mit offenen Plattformen) gewinnen, da Bahnen nicht hindurchzutragen sind. Man geht dabei fehl in der Befürchtung, solche Wagen seien allzu unwirtschaftlich, als daß man zwei für jede Direktion tot abstellt. Die Deutsche Reichsbahn unterhält (gemäß unlängst verbreitetem Rundfunkbericht) rund 100 Bau-Wohnzüge für Streckenunterhaltung, denen die Militär-Küchenwagen für den Friedensdienst zugeteilt werden können. Das erschwert nicht die Heranziehung im Kriegsfall, weil die Wohnzüge im Direktionsbezirk bleiben und jederzeit greifbar sind.

Eines Operationswagens im engeren Sinne bedarf es heute nicht mehr. Wie schon hier und da im Weltkriege, tritt an seine Stelle ein Verband- oder Behandlungs-Wagen, in welchem sich eine völlige Ordinationseinrichtung befinden muß, also auch ein einfacher Operationstisch für kleinere Operationen, zum Abbinden von Gefäßen und Erneuern von schwierigen Verbänden. Auch dieser Wagen muß friedensmäßig vorhanden sein. Er kann im Frieden den Bahnrzten zur Verfügung gestellt werden, zumal die „Arztwagen“ der Hilfszüge ihren Standort nicht verlassen dürfen. Arzt-Wohnwagen können im Mobilmachungsfalle behelfsmäßig hergerichtet werden. Jeder Bezirk sollte für jeden Lazarettzug einen Heizwagen unterhalten, der mit Dynamo-Aggregat zur Zugbeleuchtung ausgestattet ist.

Von den Krankenwagen kann jeder dritte mit Vorplatz versehen werden, was das Ein- und Aussteigen der Pfleger und Ärzte erleichtert und beschleunigt. Die Schiebetüren bleiben an einer Seite verstellt und verschlossen, an der anderen offen, und zwar muß



Abb. 5. Ladeplan für Krankenwagen.

dieses Freihalten von Ladeöffnungen wechselseitig geschehen, so daß von jeder Tür aus ein ganzer und links und rechts davon je ein halber Wagen beladen werden.

Dieser Vorschlag beruht auf früheren Erfahrungen aus aller Welt und auf Vorarbeiten. Er will Wege zeigen zu einem längst erstrebten Ziel sanitärer Fürsorge und ist wirtschaftlich tragbar.