

Notizen zur Hamburger Rotkreuzgeschichte

9. Ausgabe, Feb. 2016

Newsletter des DRK Landesverbandes Hamburg e. V.

**Wir entdecken mehr, sind wir vorher gewiß,
daß wir entdecken müssen.**

Friedrich Schiller, deutscher Schriftsteller, 1759 - 1805

Liebe Rotkreuzfreundinnen und -freunde,
liebe an Hamburgs Rotkreuzgeschichte Interessierte,

im 1. Weltkrieg, der 1916 - also vor einhundert Jahren - in vollem Gange war, findet ein Einsatzmittel breite Anwendung, das bereits gut fünfzig Jahre zuvor entwickelt und im preußisch-österreichischen Krieg 1866 erstmals in deutschen Ländern zum Einsatz gekommen war: Der Lazarettzug. Nunmehr hatte sich auch das Rote Kreuz, das bei dem Krieg von 1866 und dem deutsch-französischen Krieg 1870/1871 noch in den Anfängen seiner Entwicklung steckte, in Deutschland voll entfaltet. In der allgemeinen Euphorie machten es sich in großer Anzahl Rotkreuzverbände nicht nur zur Aufgabe, ausgebildetes Personal zu stellen, sondern hatten auch den Ehrgeiz, die Mittel zur Einrichtung eigener Vereinslazarettzüge aufzubringen, allein in Hamburg wurden - finanziert vom Roten Kreuz und anderen gemeinnützigen Organisationen - vier derartige Züge aufgestellt. Quer durch Europa waren die rollenden Lazarette im Einsatz. Auch in späterer Zeit gab es dem Militär zugeordnete oder für den zivilen Einsatz vorgesehene Lazarettzüge, nie wieder jedoch waren sie so eng mit dem Roten Kreuz verknüpft. Heute kennen wir dieses Einsatzmittel - von wenigen Ausnahmen abgesehen - in Deutschland eigentlich nur noch in der Form von Modelleisenbahnen. Dennoch zeigen die Flüchtlingstransporte quer durch den Kontinent, dass die Eisenbahn in humanitären Notsituationen nach wie vor geeignet ist, Menschen schonend und in großer Zahl über weite Strecken ans Ziel zu bringen.



Dr. Volkmar Schön
Konventionsbeauftragter
des DRK Landesverbandes
Hamburg e. V.

Ihr

Themenübersicht

Vorwort	Seite 1
Die Entwicklung der Sanitätszüge bis zum 1. Weltkrieg	Seite 1
Die kleine Eisenbahngeschichte	Seite 2
Vereinslazarettzüge im 1. Weltkrieg	Seite 3
Lazarettzüge im 2. Weltkrieg	Seite 7
Rettungszüge deutscher Eisenbahnen bis zur Weimarer Republik	Seite 7
Eisenbahn-Krankentransport des DRK nach dem 2. Weltkrieg	Seite 8
Lazarettzug „Genf“ des IKRK	Seite 8
Die Rettungszüge der Deutschen Bahn (DB)	Seite 9
Krankentransportzüge der Bundeswehr	Seite 9
Krankentransportzüge in der DDR	Seite 10
Der Hannoversche Bahnhof in Hamburg	Seite 11
Sächsisches Rot-Kreuz-Museum Beierfeld	Seite 11
Louis Sanne	Seite 12
Unser Hamburg damals	Seite 12
Der kleine Bruder - Modelleisenbahn	Seite 13
Literaturtipp	Seite 14
Impressum	Seite 14

Die Entwicklung der Sanitätszüge bis zum 1. Weltkrieg

Die Anfänge

Als das Schienennetz in den deutschen Ländern immer dichter und zusammenhängender wurde, entwickelte auch das Militär zunehmend Interesse an dem neuen Verkehrsmittel Eisenbahn.

Nachdem zuerst in Frankreich 1857 einzelne Eisenbahnwagen so ausgestattet worden

waren, dass in ihnen Kranke sitzend oder liegend befördert werden konnten, nahm sich auch Preußen des Themas an. In typischer Gründlichkeit stellte das Königreich die bis 1869 gültigen Richtlinien für den schienengebundenen Verwundetentransport auf, die „Anleitung zur Ausführung der Beförderung verwundeter und kranker

Militärs auf Eisenbahnen vom 1. Juli 1861“. Die Anleitung sah den Transport sitzender, leicht verletzter und gehfähiger Personen mit normalen Reisezugwagen vor. Nicht gehfähige



1870/1871 war erstmals ein Lazarettzug aus Hamburg im Einsatz.

Personen sollten in gedeckten (notfalls auch offenen) Güterwagen auf Strohsäcken der Feldlazarette befördert werden.

Begleitet werden sollten je hundert Kranke durch ein bis zwei Ärzte, einen Lazarettge-

hilfen und dreizehn Krankenwärter, die dem staatlichen Personal zu entnehmen waren. Die Leichtverwundeten sollten bei Mangel an Krankenwärtern sich selbst gegenseitig Beistand leisten. Bei sofort erforderlicher ärztlicher Hilfe sei die

(Fortsetzung auf Seite 2)

Signalfolge zu schwingen, um den Zug zum Anhalten zu bringen. Beheizung, Belüftung und Verpflegung waren nicht vorgesehen.

Im Preußisch-Österreichischen Krieg von 1866 setzte die Österreichische Nordbahn in Böhmen einen Zugverband aus gedeckten Güterwagen zum Verwundetentransport ein. Jeder Wagen war für den Transport von 16 an Lederriemen aufgehängten Krankenträgern ausgestattet.

Auch wenn die Berliner Militär-Sanitätskonferenz von 1867 die Einrichtung von Krankenwagen nach amerikanischem Vorbild und deren Zusammenstellung zu geschlossenen Lazarettzügen empfahl, gab es ein technisches Problem. Während die nordamerikanischen Bahngesellschaften als Personenwagen von Anfang an solche mit einem durchgehenden, längs verlaufenden Mittelgang und Durchgängen an den Stirnseiten bevorzugten, wurde in Europa zu dieser Zeit fast ausschließlich der Abteilwagen verwendet. Bei ihm war jeder Abteilwagen in sich geschlossen, mit je eigenen Ausgängen der Abteile an den Längsseiten ohne Verbindung untereinander.

Preußen fertigte deshalb zunächst 60 spezielle Personenwagen der 4. Klasse mit durchgehendem Gang, Stirntüren, niederlegbaren eisernen Personenbrücken an den Stirnseiten und Vorrüstungen für die Aufnahme von je 12 federnd aufgehängten Trägern an. Als „Lebens- und Labemittel“ war die Mitführung von Zwieback, englischem Biskuit, Wein, Rum oder Arrak empfohlen. Bei Bedarf konnten warme Getränke hergestellt werden. Zudem wurden Verbandmittel sowie einige Instrumente und Medikamente mitge-

führt. Heizung und Belüftung waren nach wie vor nicht vorgesehen. Einen ersten Lazarettzug dieser Bauart stellte Preußen noch 1867 in Dienst.

Sanitätszüge im Deutsch-Französischen Krieg

Im Deutsch-Französischen Krieg 1870/1871 kamen die preußischen Sanitätszüge erstmals zum Einsatz. Kurz nach Kriegsausbruch stellte Württemberg erste spezielle Sanitätszüge in Dienst. Im Verlauf des Krieges kamen Sanitätszüge auch aus anderen deutschen Ländern dazu. Sie wurden teils staatlich, teils von Vereinen und vereinzelt auch privat finanziert.

Insgesamt wurden während des 1870/1871er Krieges auf deutscher Seite 36 derartige Züge in Dienst gestellt. Darunter befand sich der am 22. Nov. 1870 aufgestellte „Hamburger Lazarethzug“ mit 150 - 160 Lagerstellen, allerdings ohne Durchgangsmöglichkeit, der erst auf dem Kriegsschauplatz zusammengestellt und mit Hilfe mitgebrachter Ausrüstungsgegenstände eingerichtet wurde. Er war mit einer Tragenaufhängung ausgestattet, die seither den Namen „Hamburger System“ trägt.

Technische Verbesserungen führten dazu, dass die Züge zunehmend geeigneter wurden, Verwundete und

Kranke „für längere Zeit zu beherbergen, angemessen zu verpflegen und auf weite Entfernungen hin den heimatlichen Pflegestätten zuzuführen“.

Ein staatlicher, preußischer Sanitätszug der Nummern I bis IX war wie folgt zusammengesetzt und aufgestellt:

Wagen 1 (W 1): Gepäckwagen, W 2: Hauptdepotwagen, W 3: Arztwagen, W 4 bis 13: Krankenwagen mit je 10 Tragen, W 14: Depotwagen, W 15: Küchenwagen, W 16: Verwaltungswagen, W 17 - 26: weitere Krankenwagen wie oben, W 27: Wagen für das weibliche Pflegepersonal, W 28: Brennmaterialwagen.

Die Züge wurden nach Bedarf durch normale Personenwagen für die Beförderung sitzender, gehfähiger Leichtverwundeter ergänzt. Sämtliche

Wagen trugen als äußere Kennzeichnung das Rote Kreuz auf weißem Grund.

Hinsichtlich der Zahl der durchgeführten Transporte gibt es nur für 30 der 36 Züge Angaben. Mit diesen wurden 176 Fahrten durchgeführt und 38.725 Kranke und Verwundete überführt. Der Hamburger Lazarethzug brachte davon auf seinen 5 Fahrten 780 Personen aus den Lazaretten bei Lagny/Mitry/Gonesse, Moret bei Chatillon und Troyes zurück in die Heimat. ■



Kleine deutsche Eisenbahngeschichte

Nach Vorläuferbahnen vor allem für den Transport von Kohle, die zwar auch schon teilweise auf Eisenschienen liefen und bei deren Antrieb vereinzelt auch bereits Dampf eingesetzt wurde, gilt als erste klassische Eisenbahnstrecke die am 7. Dezember 1835 in Betrieb genommene von Nürnberg nach Fürth. Sie diente dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr, der mit Hilfe von Lokomotiven betrieben wurde; die Spur wies die

noch heute in Deutschland übliche Breite von 1435 mm auf. Schienenart, Spurweite, Spurkrümmung und Fahrzeuge waren dem englischen System entlehnt.

Betrieben wurde die 6,04 km lange Strecke durch die Bayerische Ludwigsbahn der Ludwig-Eisenbahngesellschaft in Nürnberg. Erste Lokomotive war die legendäre „Adler“.

In den folgenden Jahren folgten Strecken in zahlreichen deutschen Ländern. Die von der Rheinischen Eisenbahn gebaute Strecke Köln bis zum Grenzbahnhof Herbsthal mit Anschluss Antwerpen war ab dem 15. Oktober 1843 die erste, die die Außengrenzen des Deutschen Bundes überschritt. In den deutschen Staaten gab es zunächst unterschiedliche

(Fortsetzung auf Seite 3)

Vorstellungen hinsichtlich der Bahnbetreiber. Während die süddeutschen Länder - Bayern, Baden und Württemberg - von Anfang an auf Staatsbahnen setzten, favorisierte Preußen zunächst den privaten Betrieb. Diese Haltung Preußens änderte sich nach der Reichseinigung 1871. Doch auch danach erfolgten noch zahlreiche Streckenerschließungen vor allem in den weiten ländlichen Räumen durch private Betreiber. Bis zum Beginn des 1. Weltkrieges wurden in allen deutschen Ländern zusammengekommen

300 Eisenbahnstrecken mit über 10.000 km privat betrieben.

Deutsche Staatsbahnen unterhielten bei Reichsgründung 12 Staaten. Deren Streckennetz belief sich bis 1912 auf über 57.000 km Normal- und über 1.000 km Schmalspur (enthalten sind hier jedoch auch Strecken außerhalb der



Nachbau des Adler - Mai 2008

heutigen Landesgrenzen). Per 31.12.1913 wird das Gesamtstreckennetz für Deutschland mit über 63.000 km angegeben. Im Vergleich dazu beläuft es sich in der Gegenwart (2005) auf heutigem deutschen Staatsgebiet auf rund 38.000 km. ■

Die Vereinslazarettzüge im 1. Weltkrieg



Drachenfels am Rhein

Der 1. Weltkrieg brachte eine Reihe von Änderungen in Organisation und Betrieb der Lazarettzüge mit sich. Waren im 1870/71er Krieg die Sanitätszüge noch staatlich dominiert, erfolgte im 1. Weltkrieg die Finanzierung und Ausrüstung über Vereine, Stiftungen und Privatpersonen. Grundlage waren die Vorschriften der medizinischen Abteilung des Kriegsministeriums.

Aus dem Verwundetentransportzug wurde zunehmend ein richtiges, rollendes Lazarett. Der Standard der deutschen Lazarettzüge sah in der Regel 38 Wagen auf 80 Achsen mit einer Gesamtlänge von ca. 400 m vor und war auf die Beförderung von 258 Verwundeten ausgelegt. Das 46-köpfige Stammpersonal der preußischen Lazarettzüge setzte sich wie folgt zusammen: Ein Chefarzt, 2 Assistenzärzte, 27 Krankenpfleger und 4 Krankenpflegerinnen (das Pflegepersonal stellten in der überwiegenden Zahl die Rotkreuzorganisationen), ein Begleitoffizier, ein Rechnungsführer, ein

Koch, ein Diener, ein Zugführer, 6 Betriebseisenbahner und ein Schlosser.

Die 38 Wagen der Züge waren: 25 Krankenwagen für je 10 Verwundete; ein Offizierskrankenwagen für 8 Verwundete; ein Chefarztwagen für den Chefarzt, Begleitoffizier und Rechnungsführer; ein Arztwagen für die beiden Assistenzärzte und 4 Krankenpflegerinnen; zwei Mannschaftswagen mit je 12 Betten für die Sanitätskolonne; ein Küchenwagen; ein Verband- und Apothekenwagen für die medizinische Versorgung der Verwundeten; ein Vorratswagen für die Küchengeräte; ein weiterer Vorratswagen mit dem Zugführerabteil und einer kleinen Werkstatt; zwei Magazinwagen - u.a. für den Wäschevorrat und die Unterbringung des bahntechni-

den Zügen gab es ferner kleine Bibliotheken, je ein Grammophon und ein tragbares Hammonium für den Gottesdienst. Alle Wagen trugen das Rotkreuzzeichen. Die Kosten für die Einrichtung eines Lazarettzuges lagen je nach Ausgangslage - also z.B. Umbau oder Neubau - bei 150.000 bis 600.000 Mark.

Ausgangslage bei Kriegsbeginn und Ausbau durch die Vereinslazarettzüge

Bei Kriegsausbruch verfügte das Deutsche Reich insgesamt nur über 12 Lazarettzüge - 9 aus Preußen, 2 aus Bayern und einer aus Sachsen - und 6 Hilfslazarettzüge. Gleich nach Kriegsbeginn stellte sich heraus, dass die vorhandenen Kapazitäten den Bedarf bei weitem nicht abdecken würden. Da sich das Militär in seinen Planungen auf den Transport von Soldaten, Waffen, Munition, Nachschub und Baumaterial aller Art zu den weit auseinander liegenden Fronten konzentrierte, ergriffen zahlreiche humanitäre Organisationen und Privatpersonen die Initiative, die Möglichkeiten des Verwundetentransports per Bahn auszuweiten. Und so begannen sie, aus eigenen Mitteln Vereinslazarettzüge zusammenzustellen. Die Vereinslazarettzüge erhielten keine Nummerierungen sondern Buchstaben des Alphabets bis auf die Buchstaben I und X. Als die 24 Buchstaben verteilt



Aus dem Fotoalbum der Hamburger Rotkreuz-Schwester Martha Möller (oben stehend); mit dem Lazarettzug auf dem Weg nach Frankreich

schen Personals; zwei Heizwagen; ein gedeckter Güterwagen - u.a. für Brennstoffe und Desinfektionsmittel. In

(Fortsetzung auf Seite 4)

waren, begann man erneut mit dem ersten Buchstaben des Alphabets und setzte hinter den Buchstaben die Nummer 1, später erfolgte auch noch die komplette Durchnummerierung mit den Zahlen 2 und 3. Für die 5. Staffel wurden nur die A4 und B4 vergeben. Da einige Buchstabe-Zahl-Kombinationen nicht vergeben werden durften, gab es am Ende 89 statt der theoretisch 98 zu erwartenden Vereinslazarettzüge.

Die Vereinslazarettzüge A bis D wurden vom Zentralkomitee der deutschen Vereine vom Roten Kreuz gestiftet und in Potsdam aufgestellt, auch die weiteren, E bis J, kamen vom Roten Kreuz. Der erste privat gestiftete war der Zug „K“, den komplett Graf Ernst und Gräfin von Moy aus München finanziert haben. Auch das Geld für den zuletzt aufgestellten Zug B4 kam von Privatleuten, der Familie Julius von Waldthausen. Er wurde in Essen aufgestellt und vom Zweigverein vom Roten Kreuz Essen-Stadt betrieben.

Die Versorgung Verwundeter erfolgte zuerst auf dem Truppenverbandplatz. Je nach Verletzungsgrad wurden diese dann von Sanitätern der Sanitätskompanien und -bataillone auf die Hauptverbandplätze und in Feldlazarette zur weiteren Behandlung verbracht und dort versorgt. Die meisten im Gefecht verwundeten Soldaten kamen zur Genesung in Städte nahe den Orten der Kampfhandlungen. Nur schwere und komplizierte Fälle wurden in die Heimat überführt.

Daher dauerte es immer eine gewisse Zeit, bis ein Lazarettzug komplett belegt war. In dieser Zeit fanden jedoch auch schon Behandlungen, die keinen Aufschub duldeten, in den Operationswagen statt. Durchschnittlich sollte ein Lazarettzug nur 1,1 Fahrten pro Monat durchführen. Nach Eintreffen des Zuges auf seinem Zielbahnhof wurden die Verwundeten – oftmals wiederum von Angehörigen

der Sanitätskolonnen – in die örtlichen Hospitäler und Hilfslazarette verbracht. Dort lagen Betreuung und Pflege wiederum größtenteils in der Hand des Roten Kreuzes, diesmal der Angehörigen der Frauenvereine.

Nachdem die Verwundeten untergebracht waren, wurde der Zug komplett gereinigt und desinfiziert, Medikamente und Verbandszeug wurden wieder aufgefüllt, Heiz- und Brennmaterial ergänzt und Verpflegung - ein Vorrat für 14 Tage - für die nächste Fahrt geladen. Unter Nutzung der Regeln des Humanitären Völkerrechts und getroffener Absprachen mit dem einstigen Feind beförderten Lazarettzüge noch über das Kriegsende am 11. Nov. 1918 hinaus bis in den Januar 1919 Verwundete in die Heimat.

Die Hamburger Lazarettzüge T, B1, C1 und A2

Am 7. September 1914 beschloss der Hamburgische Landesverein vom Roten Kreuz aus eigenen Mitteln einen Lazarettzug mit zunächst insgesamt 278 Betten durch die Hamburg-Amerika Linie einrichten zu lassen, die Wagen lieferte die Eisenbahnverwaltung. Die Ausführung des Beschlusses oblag L. Sanne. Die Kosten der ersten Einrichtung betragen einschließlich medizinischer Ausrüstung 42.623,28 Mark. Für den Betrieb waren 4 Ärzte, 1 Rechnungsführer und 37 Pfleger, Köche und Heizpersonal vorgesehen. Die Betriebskosten übernahm bis auf weiteres der Landesverein. Am 26. Sep. 1914 trat der Vereinslazarettzug T seine erste Reise nach Brüssel an.

Für den zweiten Hamburger Vereinslazarettzug B1 wurden die Mittel für den Bau und in Teilen für den Betrieb durch die Freimaurer-Loge Absalom aufgebracht. Er verließ Hamburg für seine erste Reise am 17. Okt. 1914.



Henry P. Newman und Arnold Amsinck ließen danach je einen Lazarettzug auf eigene Rechnung durch die Werkstätten der Woermann-Linie AG und der Deutschen Ost-Afrika-Linie erbauen, die die Bezeichnung C1 und A2 erhielten und ihre erste Reise am 26. Okt. bzw. am 24. Nov. 1914 antraten.

Aufgrund der Höhe der Betriebskosten und wegen der Schwierigkeiten, ausreichend Personal, insbesondere Ärzte, zu finden, musste der Landesverein drei weitere Angebote zur Einrichtung von Lazarettzügen ablehnen.

In der Zentrale des Landesvereins wurde eine Abteilung eingerichtet, die sich speziell den Vereinslazarettzügen widmete. Ihr oblag die Überwachung der Betriebsführung der Züge, die Verbrauchskontrolle, der Einkauf von Proviant und Ersatzinventar, der gesamte Geldverkehr der Züge, die Korrespondenz mit den Militärbehörden und die Anstellung des Personals. Die Führung der Pfleger oblag in den Zügen zumeist Kolonnenführern des Verbandes Hamburg der Genossenschaft freiwilliger Krankenpfleger, ebenso die auf dem Hannoverschen Bahnhof.

Die gesamten Betriebskosten beliefen sich bis zum 31. Dez. 1915 auf 445.165,35 Mark, davon erstattete die Militärbehörde 282.274,44 Mark, hauptsächlich für Löhne und Verpflegung. Beim Landesverein selbst entstand ein Aufwand in Höhe von



Vereinslazarettzug A2, Fotoband anlässlich seiner 50ten Reise

(Fortsetzung auf Seite 5)



Hamburger-Vereinslazarettzug Vereins-Lazarettzug Hamburg, Hann. Bahnhof

von 162.890,91 Mark.

Hinzu verblieben beim Landesverein Kosten in Höhe von 99.000 Mark für Her- und Einrichtung aller 4 Lazarettzüge. Der Lazarettzug C1 schied per 1. Okt. 1915 aus dem Betrieb des Landesvereins aus und wurde dem Kriegsministerium in Berlin überstellt.

In den Folgejahren erhöhten sich aufgrund der Preissteigerungen z. B. für Lebensmittel und des Verschleißes von Ausstattung wie Decken, Laken, Bezügen und Matratzen zwar die Aufwendungen für die Betriebskosten, der Eigenbeitrag des Landesvereins wurde dennoch geringer, da die Militärbehörden einen größeren Anteil übernahmen.



Vereinslazarettzug B 1 Hamburg.

Bis zum 31. Dez. 1915 hatten die hamburgischen Lazarettzüge seit Kriegsbeginn insgesamt 121 Reisen durchgeführt (T: 32/ B1: 37/C1: 24/A2: 28) und dabei rund 31.000 Verwundete und Kranke befördert. Diese Zahlen erhöhten sich bis zum Jahresende 1916 um 64 Reisen mit rund 16.500 Verwundeten und Kranken und bis Ende 1917 um 65 Reisen mit rund 15.750 Patienten.

Die Züge verkehrten in den ersten Kriegsjahren sowohl in Richtung West- als auch in Richtung Ostfront, 1917 nur noch nach Westen.

Für das Jahr 1918 konnten keine Angaben gefunden werden.

Im Vereinslazarettzug C 1 Hamburg nach dem Balkan - Auszüge aus einem Bericht des Leitenden Arztes, Stabsarzt a.D. Dr. Sieveking aus Hamburg

„Nisch liegt in einem weiten Gebirgstal, an der Südseite der schokoladenbraunen Nischawa, die hier ost-westwärts fließt und an Größe etwa dem Neckar bei Heidelberg gleicht. ...

Aus der Masse der durchweg nach orientalischer Art nur ebenerdigen Häuser treten, außer der südwärts abgelegenen, schmucklosen, weißgetünchten Kathedrale, einige stattliche Kasernen und neuere Schulen, die jetzt alle in Lazarette

verwandelt sind,...sowie zwei kleine Minarette hervor. ...

Das beste Geschäft machen einstweilen noch die an jeder Straßenecke hockenden Stiefelputzjungen, deren eindringliches „Putz, Putz“ beweist, wie rasch die Jugend sich an das Deutschtum schon gewöhnt hat. ... Die Stadt wimmelt überhaupt von feldgrauen Deutschen und Bulgaren, weniger Österreichern und Türken. Die einheimische Bevölkerung, zurzeit nur aus Greisen, Frauen und Kindern in ihren zum Teil malerischen, schäbigen Anzügen bestehend, verkehrt ohne Zurückhaltung. ... Zwei große Kaffeehäuser sind als Speisehäuser für Offiziere und Mannschaften eingerichtet und scheinen ganz sauber zu sein.

Am Bahnhof Nisch, der als Knotenpunkt für die nach den im Süden und im Südosten liegenden Kriegsgebieten führenden Eisenbahnlinien von größter Bedeutung ist, herrscht lebhaftes Kriegsgetriebe, doch davon darf selbstredend nichts berichtet werden. Die unfreiwillige Ruhestellung des Deutschen Lazarettzuges dort läßt uns manch interessantes Bild aufnehmen. Doch das ist Kriegsgeschichte. Wir wollen nur ein Stimmungsbild zeichnen. ...

Nach einer herrlichen Fahrt ... langt der Balkanzug in der Dunkelheit der Nacht auf dem geräumigen Durchgangsbahnhof Sofias an. ... In einem derselben (Krankenhäuser), dem Alexander-Hospital, ist eine Isolierstation



Vereinslazarettzug Hamburg Hannoverscher Bahnhof

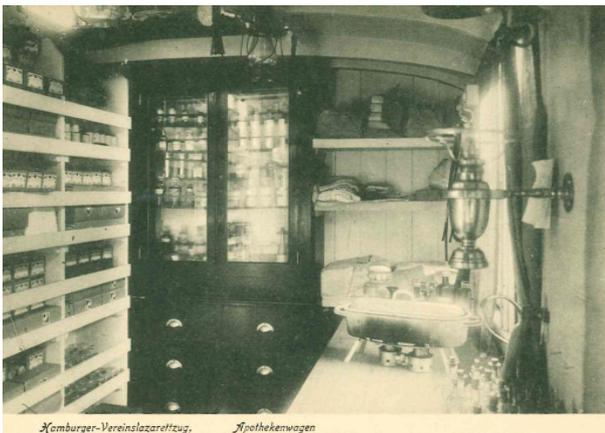
eingerrichtet, deren Meldepflicht gesetzlich festgelegt ist. Ein Chemisches, ein Hygienisches und ein Bakteriologisches Institut dienen dem Gesundheitsdienst des ganzen Landes. Ein ganz ausgezeichnet eingerichtetes, von warmen Quellen, die an Ort und Stelle aufsteigen, gespeistes Volksbad mit russischem, türkischem Bad, Massage, Ruheraum und Schwimmhallen, wird stark von Männern und Frauen benutzt. Gegenüber ist eine große Markthalle in ganz neu-modischer Art erbaut mit Ständen für frisches Fleisch von Schlachttieren (Schweine, Hammel), Geflügel und Fischen. ...

Noch sieht man Ochsen- und Schafherden im Mittelpunkt der Stadt; eines Abends geriet die Straßenbahn in eine der letzteren hinein, und das Ergebnis waren zwei totgefahrene Schafe, die von den Hirten im Arm davongetragen wurden. ...

(Fortsetzung auf Seite 6)

Die Milchwirtschaft ist in Bulgarien und Serbien noch recht unterentwickelt. Die Barbierläden, in die man auch von der Straße offen hineinsieht, machen einen ganz sauberen Eindruck. Ein Kino wird natürlich auch viel besucht. ...

Die Deutsche Sanitäts-Mission, der Reichs-Einkauf und die Deutsche Militärmission sind alle nahe dem geschäftlichen Mittelpunkt der Stadt untergebracht. ...



Hamburger-Vereinslazarettzug, Apothekenwagen

Jedem Fremden fällt natürlich die Landestracht besonders auf. In Sofia tragen sie nur noch die Landleute, die ihre Waren zur Stadt bringen. Die Männer haben dicke, weiße Filzlappen um Füße und Unterschenkel gewickelt, die mit den aus Fellen geschnittenen Bändern der Schuhe kreuzweise umwickelt und dadurch festgehalten werden. ...

Eine einfache weite Hose, aus dickem, dunkelbraungrauem Wollstoff mit Weste und vorn geknöpfter, kurzer Aermeljacke aus demselben Stoff vervollständigt den Anzug. ... An Unterzeug ist nicht gespart, sodaß das Ausziehen zur ärztlichen Untersuchung einige Schwierigkeiten macht. Jacke oder Mantel aus Schafspelz, mit der Haarseite nach innen, belebt den Eindruck durch die weiße Farbe der Fellseite. Kopfbedeckung ist die maleische dunkle Tschalma mit weißem Randtuch. ...

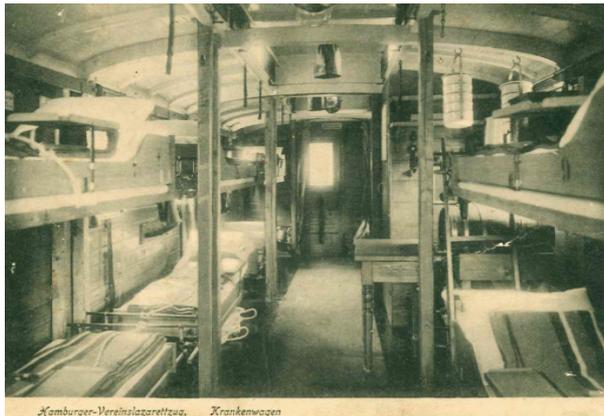
Am Bahnhof herrscht reges, durchweg militärisches Leben, ... Der deutsche und der österreichisch-ungarische Lazarettzug stehen, soweit sie nicht anderweitig verwendet werden, an den

entgegengesetzten Enden des Bahnhofs. Beide geben oft vier oder mehr Wagen an die fahrplanmäßigen Züge nach Piro und Küstendil ab, um in Tagesfahrten von dort Verwundete in die hauptstädtischen Lazarette zu bringen. Eines Abends waren auch sechs Franzosen dabei; einer davon erzählte, er sei in Lille zu Hause. Na, auch unsere

Feldgrauen lernen Geographie! –

Allmählich haben sich Eisenbahner, Soldaten und Umwohner an die Lazarettzüge gewöhnt und kommen mit ihren Angehörigen, um ärztlichen Rat zu erbitten, da die bulgarischen Aerzte meist eingestellt sind. Besonders des deutschen Augenspezialisten Ruf hat sich schon in entfernte Orte verbreitet, und fernher kommen

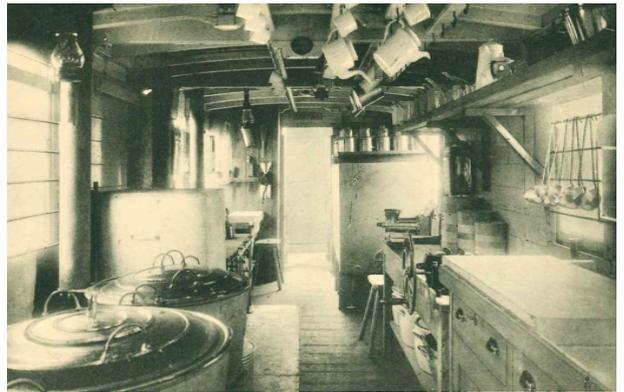
Blinde, denen der Star operiert wird, akrofulöse Kinder u.a.m. Aber auch an inneren und chirurgischen Krankheiten Leidende, die dann eventuell den Krankenhäusern zugewiesen werden, kommen. Unter voller Wahrung der Kollegialität gegenüber den bulgari-



Hamburger-Vereinslazarettzug, Krankenwagen

schen Aerzten versuchen so auch die Aerzte an ihrem bescheidenen Teil, dem Deutschtum einen Dienst zu erweisen. Sie haben dabei den Eindruck, daß die Bevölkerung im allgemeinen sauber, bescheiden und folgsam, kurz, sympathisch ist und daß man sie verhältnismäßig leicht zu beeinflussen vermag. ...

Und abwärts geht es in die Limanbucht



Hamburger-Vereinslazarettzug, Küchenwagen

von Varna, zuletzt an einem tiefen, weiten Binnensee entlang, der großen Seeschiffen geräumige Unterkunft bietet. ... Unseren Leuten von der Wasserkante wird es ordentlich wohl im erfrischenden Seewind, im Anblick der dunkelblauen Flut, die mit weißen Schaumköpfen gegen die ragende Hafentmole heranrollt. ... Nie sonst war unser „Messsteward“ zum Verlassen des Zuges beim Aufenthalt in fremden Städten zu bewegen gewesen: „Er hätte auf seinen Fahrten über See genug gesehen, eine sei wie die andere.“ Heute aber war der Sohn der roten Erde schon früh aufgestanden, um sich vor dem Morgenkaffee im Hafen umzusehen. ...

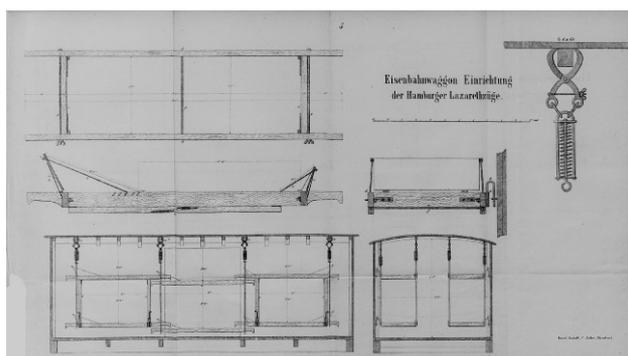
Mandel- und Kirschbäume stehen blattlos schon in voller Blüte, dabei weht ein eisiger Ostwind. ... Der liebenswürdige bulgarische Kommandierende General besichtigte mit seinem Stab den Zug, voll von Interesse für alle Einzelheiten seiner Einrichtung. Gelegentlich der Rückfahrt in Schumen und bei der Ankunft in Sofia zollten auch deutsche militärärztliche Besichtigungen ihm Lob. Möge diese deutsche Kriegsarbeit ihre Früchte für den Frieden tragen! Auf der Rückfahrt stieß dem deutschen Lazarettzug ein bedauerlicher Unfall zu. Infolge eines Zusammensto-

ßes wurden vier seiner Wagen die Stirn- und Rückwände eingedrückt, ohne daß einem der Kranken wunderbarerweise auch nur das Leiseste zugestoßen wäre. Die Hängevorrichtung der Bettbahnen hatte sich glänzend bewährt.“ (Deutsche Med. Wochenschrift 10,13,15,17 vom März/April 1916)

(Fortsetzung auf Seite 7)

Das „Hamburger System“ der Tragenaufhängung

Ingenieur Hennicke war der Erfinder eines völlig neuen Systems der Tragenaufhängung. Es handelte sich um ein schwebendes Lagerungssystem, bei dem an der Wagendecke mittels Teufelsklauen Federn aufgehängt wurden, an deren unteren Enden sich Haken befanden. An den Haken wurden mit Hilfe von Hanfschlaufen mit rechteckigen Ösen versehene Stangen befestigt, in die die Tragegestangen der je zwei übereinander hängenden Tragen eingehängt werden konnten. Ein seitliches Schwanken wurde durch Riemen oder Gummiringe verhindert, die in an der Längswand des Wagens eingeschraubte Haken eingehängt wurden und immer ein wenig unter Spannung standen. Der besondere Vorteil gegenüber den anderen Systemen bestand in seiner Improvisationsmöglichkeit. Während die anderen, im Krieg von 1870/1871 eingesetzten Sanitätszüge über feste Installationen verfügten,



Die Teufelskralle für den Verwundetentransport im Lazarettzug

konnten Züge durch das „Hamburger System“ an Orten mit besonderem Evakuierungs- und Transportbedarf schnell zusammengestellt und die Herichtung dem rollenden Material der Eisenbahnen angepasst werden. Dieses System fand daher auch in die Kriegs-Sanitäts-Ordnung vom 10. Jan. 1878 für die Herstellung von Hilfslazarettzügen Eingang.

Da die starre Konstruktion der Trage-

stangen dazu führte, dass beim Einbringen einer Trage in die untere Öse die obere erschüttert wurde und die unbeweglichen Stangen zudem den Mannschaften im Wege waren, konstruierte das Mitglied der Hamburger Kolonne vom Roten Kreuz, Ingenieur H. Niemeyer, eine Tragegestange mit Gelenk. „Wir können den p. t.

Sanitäts-Colonnen die Anschaffung dieser verbesserten Aufhängestangen (Preis pro 4 Stück 18 M) zu Uebungszwecken nur angelegentlich empfehlen. Anm.: Wir sind auch erbötig, den pt. Colonnen je eine Garnitur (4 Stück) Teufelsklauen nebst Ketten zum ca. halben Herstellungspreis von M 25 zu Uebungszwecken zu überlassen.“ (Auszug aus dem Bericht über die Begründung und die Thätigkeit der Colonne für die Zeit vom 26. Januar 1884 bis ult. 1898) ■

Lazarettzüge im 2. Weltkrieg

In den Jahren vor dem 2. Weltkrieg besaß die deutsche Wehrmacht keine ständigen Lazarettzüge; erst im August 1939 wurde ein erster aufgestellt. Aufgrund der Mobilmachung standen dann aber bei Kriegsbeginn bereits 24 Lazarett- und 16 Leichtkrankenzüge zur Verfügung. Die Ausdehnung der Fronten von West über Nord nach Ost, immer größere Entfernungen ins Kampfgebiet und der weitere Kriegsverlauf mit zunehmend größeren Verlusten auf deutscher Seite führten dazu, dass auch eine immer größer werdende Anzahl von Zügen erforderlich wurde.

Im Oktober 1941 waren es bereits 82 Lazarett- und Leichtkrankenzüge, im

April 1944 82 Voll-, 33 gemischte und 4 behelfsmäßige Lazarettzüge. Teilweise wurden auch Fronturlauberzüge zum Verwundetentransport eingesetzt.

Während des gesamten Krieges sind 137 Lazarett-, 26 Leichtkranken- und 67 Behelfslazarettzüge aufgestellt worden.

Nach den Heeresdienstvorschriften bestand ein Lazarettzug aus siebenunddreißig Wagen, darunter siebenundzwanzig für die Verwundetenebeförderung mit je elf Plätzen – insgesamt also 297 Liegeplätzen für Mannschaftsangehörige. Ferner gehörten dazu je ein Offizierskrankenwagen für acht Personen, ein Arzt- und Verwal-

tungswagen für zwei Militärärzte und einen Verwaltungsbeamten, ein Operations- und Apothekenwagen (wobei es allenfalls um sekundäre Operationen ging), ein Küchen- und Küchenvorratswagen, ein Gepäck- und Wirtschaftsvorratswagen sowie je zwei Wagen für die Sanitätsmannschaften a zehn Personen und zwei Beiwagen. Angesichts des russischen Winters wurden mit dem Russlandfeldzug zudem Heizwagen zwingend erforderlich. Die Züge wurden sowohl für den Transport Verwundeter von den Krankensammelstellen der Armeen in die Kriegslazarette der Heeresgruppen als auch für den in die Reservelazarette in der Heimat eingesetzt. ■

Rettungszüge deutscher Eisenbahnen bis zur Weimarer Republik

Das schwere Eisenbahnunglück zwischen Stuttgart und Vaihingen im Jahre 1889 war Anlass, auch für Friedenszeiten über schienengebundene Rettungsmittel nachzudenken. Das Württembergische Freiwillige Sanitäts-corps, ein Ableger des Württembergischen Landesvereins vom Roten

Kreuz, hielt daraufhin in seinen Hauptdepots Gestelle zur Improvisation von Eisenbahnwagen vor.

In Hamburg stellte sich die Situation wie folgt dar:

„Im Jahre 1902 schuf die Eisenbahn

neue Einrichtungen, um bei Eisenbahnunfällen schnelle und ausgiebige Hilfe leisten zu können. U.a. wurden Rettungszüge geschaffen und auf einer großen Anzahl von Bahnhöfen bereitgestellt, die bei Unfall-

(Fortsetzung auf Seite 8)

nachrichten sofort bei Tag spätestens $\frac{1}{2}$ Stunde, bei Nacht $\frac{3}{4}$ Stunde nach Eingang der Nachricht abzufahren haben. Diese Züge bestehen aus einem Ärzewagen, mit allen Einrichtungen und Instrumenten zur Krankenbehandlung versehen und aus einem Güterwagen mit allen technischen Mitteln ausgerüstet, um die Strecke freizumachen.

Diese Rettungszüge - ein solcher steht

in Hamburg auf dem Hauptbahnhofe - mit geschultem Krankenträgerpersonal zu besetzen, hat die Eisenbahndirektion im Dezember 1902 ein Abkommen mit der Hamburger Kolonne vom Roten Kreuz getroffen.... Außer den 3 Fällen, wo im Bezirke des Hamburger Rettungszuges wirkliche, aber nur kleine Eisenbahnunfälle vorgekommen sind, fanden mindestens zweimal im Jahre von der Eisenbahn ausgehend Probealarmierungen statt, an die sich

dann regelmäßig eine größere Übung auf einem der Vorortsbahnhöfe anschloß unter Benutzung alles Materials, das sich im Hilfszuge ständig befindet.“ (Auszug aus der Festschrift der Hamburger Kolonne zum 50jährigen Jubiläum, 1934)

1923 musste die Kolonne diese Aufgabe aufgrund veränderter Alarmierungsverfahren an die Hamburger Feuerwehr abgeben. ■

Eisenbahn-Krankentransport des DRK nach dem 2. Weltkrieg

Dieses Kapitel ist dem Leiter der Wanderausstellung Bad Bevensen, Herwig Noormann, zu verdanken, der den ersten Hinweis und die ersten Belege zu diesem Thema lieferte, ein Merkblatt für Kranke und Hilfsbedürftige, die mit dem Eisenbahn-Krankenwagen des Deutschen Roten Kreuzes reisen, erstellt vom DRK-Landesverband Hamburg im Jahr 1947, sowie diesbezügliche Schriftwechsel aus den Jahren 1947/1948.



Rotkreuz-Helfer beim Transport eines Unfallverletzten

Im Heft 2 der Mitteilungen des Deutschen Roten Kreuzes Britische Zone vom September 1947 heißt es dazu: „Seit geraumer Zeit laufen auf den großen Strecken Deutschlands Kran-

kenkurswagen. Diese Einrichtung wurde allgemein sehr begrüßt, und es wäre jetzt wichtig, daß auf allen Bahnhöfen, auf denen diese Kurswagen Halt machen, für irgendwelche Wünsche der Patienten des Wagens Rotes Kreuz-Personal zur Verfügung stünde. Vielleicht läßt sich diese neue Art von Bahnhofsdienst in den Arbeitsplan der Landes- und Kreisverbände einbauen. ... Die Krankenkurswagen befahren jetzt folgende Strecken:

1. Hamburg-Bebra-München und zurück (D 90), ab Hamburg: Dienstags und freitags, ab München: Montags und donnerstags.
2. Hamburg-Bremen (Alpen-Nordsee-Express)-Frankfurt-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München (P 304/D 676), ab Hamburg: Donnerstags, ab München: Dienstags.
3. München-Dortmund und zurück, ab München: Donnerstags, ab Dortmund: Dienstags.
4. München-Köln und zurück, ab München: Donnerstags, ab Köln: Dienstags.

Rote-Kreuz Zubringerdienst je nach Bedarf auf der Strecke Stuttgart-Bebra.“



Zwei Rotkreuz-Schwester beziehen die Krankenbetten des Zuges neu.

Mit Beginn des neuen Fahrplans kam ab dem 9. Mai 1948 montags die Strecke Hamburg-Düsseldorf (D 92) mit Anschluss nach Freiburg im Breisgau (D 270) hinzu.

Seit wann genau und wie lange dieser Dienst aufrecht erhalten wurde, geht aus den Unterlagen ebenso wenig hervor, wie die Ausstattung der Krankenkurswagen und die Anzahl der Nutzer. ■

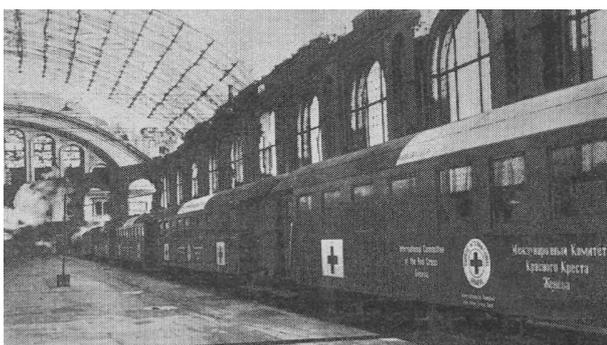
Lazarettzug „Genf“ des IKRK

Ende Januar 1948 stellte das Internationale Komitee vom Roten Kreuz einen ehemaligen deutschen Lazarettzug „unter den Namen „Genf“, in Dienst, bestehend aus 12 Liegewagen, einem Küchenwagen, einem Mannschaftswagen, einem Kühlwa-

gen, einem Gepäckwagen, einem Geschäftszimmerwagen, einem Operationswagen und einem Heizkesselwagen. Dessen Aufgabe bestand darin, regelmäßig kranke und bettlägerige Ostheimkehrer aus Frankfurt/Oder abzuholen und sie in Krankenhäuser

der Ostzone zu befördern. Die Betreuung der Patienten erfolgte durch 2 Ärzte und ausgebildetes Krankenpflegepersonal, die Küche mit ihren 3 mal 300 Liter-Kesseln war mit 2 Köchen

(Fortsetzung auf Seite 9)



Lazarettzug „Genf“ an seiner Endstation Lehrter Güterbahnhof Berlin

bestückt.

Bereits im Oktober desselben Jahres war der Lazarettzug wieder außer Dienst gestellt und diente fortan auf dem Lehrter Güterbahnhof in Berlin als Heimkehrerunterkunft für ehemalige Kriegsgefangene, die in Berlin ankamen und keine Unterkunft fanden. Berliner durften

so lange kostenlos in dem Zug wohnen, bis sie ihre Einweisung in eine Berliner Wohnung erhielten. Den Heimkehrern wurden ein Bett mit dicken Woldecken sowie Wasch- und Rasierzeug vom Roten Kreuz zugeteilt, vom IKRK gelieferte Lebensmittel wurden im Küchenwagen zubereitet, feste Essenszeiten mussten nicht eingehalten werden. Schwestern kümmerten sich um die Betreuung der Bewohner. Ferner gab es im Zug eine eigene Zugbibliothek. ■

Die Rettungszüge der Deutschen Bahn (DB)

Auch heute existieren - seit Ende der 80er Jahre - im deutschen Eisenbahnen zivile, schienengebundene Rettungsmittel. Sie dienen weder der Sekundärbeförderung noch militärischen Zwecken, sondern der Primärrettung.

Derzeit unterhält die Deutsche Bahn weiterhin 6 derartige Rettungszüge (RTZ), früher Tunnelhilfszüge (TuHi) genannt. Jeder Zug ist ausgestattet mit 2 Lokomotiven, 2 Transportwagen,



Rettungszug bei einer Bewegungsfahrt auf der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg

einem Gerätewagen, einem Löschmittelwagen und einem Sanitätswagen. Sie stehen für Bahnunfälle unterschiedlicher Art bereit und dienen sowohl der Gefahrenabwehr und Gefahrenbekämpfung als auch der Rettung und Versorgung von bis zu 500 Personen und sind bahnseitig binnen 5 Minuten abfahrtsbereit. Im Ernstfall werden grundsätzlich die 2 nächstliegenden Züge alarmiert.

Die Stammbesatzung besteht aus 2 Triebfahrzeugführern, 20 Feuerwehrleuten, 2 Notärzten und 8 Rettungsassistenten. In das personelle Konzept sind auch die örtlichen Rotkreuzeinheiten mit eingebunden.

Die Standorte Hildesheim, Kassel, Fulda, Würzburg, Mannheim und Stuttgart sind an den älteren Hochgeschwindigkeitsstrecken mit besonderer Problematik im Bereich der Bahntunnel ausgerichtet.

2012 hat die DB einen Vertrag über die Lieferung von 7 neuen Rettungszügen (davon ein Reservezug), die bis 2018 die bisherigen ersetzen sollen, unterzeichnet.

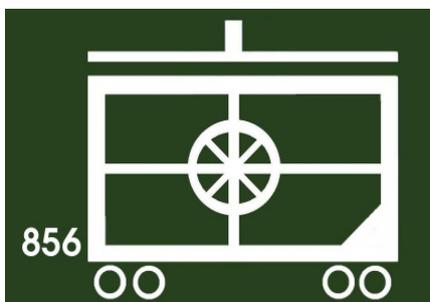
Unter den wenigen Realeinsätzen widmeten sich 2 der Brandbekämpfung - 1999 im Leinebuschtunnel bei Göttingen und 2012 auf der Glemstalbrücke. Nur beim Einsatz im Landrückentunnel 2008, als der Zug in eine Schafherde fuhr, waren Reisende betroffen.

Das Regelwerk der DB fordert, einmal jährlich eine Notfallübung mit Rettungszügen im Tunnel abzuhalten.

An diesen Übungen sind oftmals mehrere hundert Personen beteiligt, z. B. 2009 im Wilfenbergtunnel 100 Mimen und 600 Helfer. ■

Krankentransportzüge der Bundeswehr

Die Bundeswehr sah Lazarettzüge unter der Bezeichnung Krankentransportzug (KrTrspZg) vor. Sie selbst verfügte seit Ende der 60er Jahre jedoch nur über einen Prototyp-Zug mit 5 Wagen, von denen ein Bettenwagen Anfang der 90er Jahre auch noch wegen Asbestbelastung ausgemustert werden musste. Dieser Zug diente vorrangig Übungszwecken.



Taktisches Zeichen der Krankentransportkompanie

Er bestand aus einem Behandlungswagen mit 2 Behandlungsräumen inklusive kompletter OP-Ausstattung, Sprechzimmer mit Apotheke, Labor und Räumen für Ärzte und Pflegepersonal, einem Wirtschaftswagen mit Speisebereich, Küche, Vorratsräumen und Wasseraufbereitungsanlage und 3 Bettenwagen. Die 2 silberfarbenen lackierten ver-

fügten über je 32 Betten, der dritte, olivfarbene, über 16 Betten und einen Behandlungsraum. Der Zug war zunächst in Lahnstein, in den 80er Jahren im bayerischen Gumpenweiler, in den 90er Jahren in Rotenburg/Wümme und ab 29.10.2007 in Feldkirchen-Mitterharthausen stationiert. 2008 wurde er ausgemustert und ging in den Besitz der Osnabrücker Dampflokfreunde über.

Aus wirtschaftlichen Gründen war auf eine breite Vorhaltung eigener Lazarettzüge verzichtet worden.

(Fortsetzung auf Seite 10)

Stattdessen erhielt die Deutsche Bundesbahn (DB) aus dem Verteidigungsministerium finanzielle Mittel, um 196 reguläre Reisezug-Personenwagen so vorzurüsten, dass diese im Ernstfall von der Bundeswehr problemlos zu Krankentransportzügen umgebaut werden konnten. Das Material war in Bundeswehrdepots eingelagert. Die personelle Bestückung erfolgte durch die Krankentransportkompanien (Schiene).

Ein derartiger Zug verfügte über Platz für 296 liegende oder 180 sitzende

und 176 liegende Patienten. Während des Kalten Krieges war vorgesehen, die Züge zur Evakuierung versorgter Patienten von den Hauptverbandplätzen und Lazaretten in die rückwärtig - auch in Belgien und den Niederlanden - gelegenen Reservelazarette zu nutzen. Die Patientenbetreuung sollte sich auf die Pflege bereits behandelter und stabilisierter Soldaten beschränken.

Mit der Auflösung der Reservelazarettorganisation im Jahr 2007 wurden auch die Krankentransportkompanien

(Schiene) aufgelöst.

Der besondere Tipp:

Die ausgemusterten Wagen können auf dem Vereinsgelände der Osnabrücker Dampflokfreunde, Zechenbahnhof Piesberg, Süberweg 60e, Osnabrück Pye, besichtigt werden. (www.osnabruecker-dampfloekfreunde.de) ■



Katastrophenzüge in der DDR

Ab 1952 wurden, wohl auf Veranlassung der Sowjetunion, in der DDR erneut Lazarettzüge aufgestellt, die zumindest später die Bezeichnung Katastrophenzüge trugen. Insgesamt gab es zehn, ab 1976/1977 vierzehn derartige Züge, die nach militärstrategischen Gesichtspunkten über die DDR verteilt stationiert waren. Zunächst dienten die Züge offenbar der Versorgung und Betreuung der, in der DDR stationierten, sowjetischen Armeemitglieder (noch 1991 gab es über eine halbe Million sowjetische Soldaten, Zivilbeschäftigte und deren Familienangehörige in der DDR). Die Beschriftung in den Zügen ist demnach durchgängig deutsch und russisch.



K-Zug der DDR

Konzeptionell lehnte man sich an die deutschen Lazarettzüge des 2. Weltkriegs an. Anfangs stammten OP- und Bettenwagen sogar aus wieder aufgearbeiteten Altbeständen. Ob auch zivile Aspekte zum Zeitpunkt der Aufstellung eine Rolle spielten, bleibt unklar. Da die Züge jedoch so konzipiert wa-

ren, dass sie nicht für die Primärrettung sondern lediglich geeignet waren, bereits versorgte Patienten für den Transport aufzunehmen, ist eine zivile Verwendungsabsicht eher fraglich.

Zu einem Zug gehörten neben dem Maschinenwagen ein OP-Wagen, 2 Kranken-/Bettenwagen für zunächst je 38, später 30, zuletzt 27 Betten und ein Küchenwagen. Neben den so standardisierten Kompletzzügen gab es noch eine Reihe von Funktionswagen, z. B. Apotheken- und andere Beiwagen, die keinem bestimmten Zug zugeordnet waren. Eine Besonderheit waren die 3 sogenannten Nervenwagen, die ausschließlich für Einsätze der Sowjetarmee zur Beförderung von „Nervenkranken“ in speziell gesicherten Abteilen vorbehalten wurden. Die N1 und 2 waren bis 1993 auf der Strecke Beelitz-Heilstätten - Frankfurt/Oder - Brest im Einsatz. Es muss vorerst offenbleiben, welche Art Patienten mit diesen Wagen befördert wurden.

Als Mitte der 70er Jahre die verwendeten Wagen ein Alter von 35 bis 60 Jahren erreicht hatten, begann man zunächst mit der Aufstockung und



OP-Raum

danach der schrittweisen Erneuerung der Bestände, wobei sich konzeptionell kaum etwas änderte. 1992 und einige Zeit später noch einmal wurden Ungarn zur Betreuung von Bürgerkriegsflüchtlingen aus Jugoslawien einige vollausgerüstete Züge durch die Bundesregierung überreicht. 1994/1995 erfolgte die endgültige Außerdienststellung der noch im Bestand der Reichsbahn/Deutschen Bundesbahn verbliebenen Katastrophenzüge.

Der besondere Tipp:

Der letzte erhaltene Bettenwagen eines Katastrophenzuges der DDR ist bei den Ostsächsischen Eisenbahnfreunden Bautzen im früheren Güterschuppen des Löbauer Bahnhofs zu besichtigen, in der Maschinenhausstr. 2 in Löbau. (www.osef.de) ■

Orte der Rotkreuzbewegung

Der Hannoversche Bahnhof in Hamburg



Bahnhofshalle Venloer Bahnhof

Der Hannoversche - auch Hannöversche - Bahnhof war der auf dem Grasbrook gelegene Endpunkt der nach Süden führenden Hamburg-Venloer Bahn, dem deutschen Teilstück der internationalen Bahnstrecke nach Paris (daher auch Pariser Bahnhof bzw. bis 1892 offiziell Venloer Bahnhof). Er wurde zeitgleich mit den 1872 fertiggestellten Elbbrücken in Betrieb genommen. Zwei Gleise führten auf der Straße weiter bis zur Verbindungsbahn; eine Fahrt war jedoch nur im Schrittempo und bei ständig geläuteter Warnglocke möglich. Ab 1907 war der Bahnhof grundsätzlich nur noch für den Güterverkehr vorgesehen, da der Personenverkehr gänzlich über

den Hauptbahnhof laufen sollte. Eine Ausnahme bildeten allenfalls noch die Auswandererzüge wegen der Nähe des Bahnhofs zu den Auswandererhallen auf der Veddel.

Das war dann auch der Grund, dass der Bahnhof im 1. Weltkrieg noch einmal eine erhebliche Steige-

rung des Personenverkehrs erlebte. Von hier fuhren die Soldaten in Richtung Front ab, hierher kehrte auch das Hamburger 76er Regiment nach Ende des Krieges zurück. Vor allem aber kamen hier die Transporte mit Verwundeten an, die nicht nur von Angehörigen des Roten Kreuzes begleitet sondern auch von den Hamburger Kolonnenmitgliedern in die Lazarette, insbesondere auch das große Lazarett in den Auswandererhallen, verlegt wur-

den. Sein traurigstes Kapitel sollte der Bahnhof jedoch in der Zeit des Nationalsozialismus erleben. Zwischen 1940 und 1945 wurden von hier aus 7.692 Juden, Roma und Sinti in die osteuropäischen Ghettos und Konzentrationslager deportiert, mindestens 6.500 von ihnen kamen in den Vernichtungslagern um.

Der besondere Tipp:

In der Hafencity befindet sich im Quartier Lohsepark eine frei zugängliche Gedenkstätte, die an diese Deportationen erinnert. Von April bis Oktober kann man sich über die Geschichte des Bahnhofs, insbesondere der NS-Zeit, dienstags bis sonntags in einem vor Ort befindlichen Info-Pavillon informieren. ■



Rotkreuzmuseen stellen sich vor

Sächsisches Rot-Kreuz-Museum Beierfeld

Von den Rotkreuzanfängen vor 150 Jahren im Königreich Sachsen über die beiden Weltkriege, das Rotkreuzverbot 1945, den FDGB-Gesundheitsdienst, die Neugründung des DRK der DDR bis zur Rotkreuz-Wiedervereinigung zeigt das Sächsische Rotkreuzmuseum von seinen ca. 12.000 Exponaten in seiner Dauerausstellung ca. 2.000 aus 150 Jahren Rotkreuz- und Sanitätsgeschichte, Militärmedizin und Rettungswesen. Weitere Schwerpunkte sind Jugendrotkreuz, Suchdienst und die Rotkreuzschwestern.

Ein Raum widmet sich in sehr an-

schaulicher Form den Vereinslazarettszügen des Roten Kreuzes. Jeweils für ein Jahr nimmt sich das Museum im Rahmen einer Wechselausstellung eines weiteren speziellen Themas an.

Das Museum ist montags und mittwochs von 09:00 bis 12:00 Uhr, dienstags und donnerstags von 09:00 bis 17:30 Uhr und jeden ersten Samstag von 13:00 bis 17:30 Uhr und nach Vereinbarung geöffnet. Es liegt in der August-Bebel-Str. 73 in Grünhain-Beierfeld. Ein Besuch lässt sich gut mit dem Besuch weiterer Sehenswürdigkeiten und Erholung in der wunder-

schönen Landschaft des Erzgebirges verbinden. (www.drk-beierfeld.de) ■



Louis Sanne

John Louis Adolphe Sanne wurde 1875 als Sohn eines Hamburger Kaufmanns und Konsuls in Haiti geboren.

Seine Jugend- und Ausbildungsjahre verbrachte er zum Teil in Frankreich und England. Nach Ende des 1. Weltkriegs gehörte Sanne als Vertreter der gemäßigt konservativen Deutschen Volkspartei der Hamburgischen Bürgerschaft an. Dort widmete er sich in verschiedenen Beiräten Wohlfahrtsfragen und der Gesundheitsfürsorge.

Bereits während des 1. Weltkriegs gehörte er dem Vorstand des Hamburgischen Landesvereins vom Roten Kreuz zunächst als Mitglied, später als stellvertretender Vorsitzender und Schriftführer an.

Ihm oblag seit Kriegsbeginn die Verantwortung dafür, dass in der Zentrale des Landesvereins am Neuen Wall 44 die Beschlüsse des Vorstands umgesetzt wurden, insbesondere auch der über die Aufstellung eines Vereinslazarettzuges.

1920 wurde er zum Vorsitzenden des Landesvereins gewählt; in dieser Funktion vertrat er die Hamburger Belange auch im Hauptvorstand und war maßgeblich an der Gründung des Deutschen Roten Kreuzes 1921 beteiligt. Am 15. November



Louis Sanne (1875-1940)

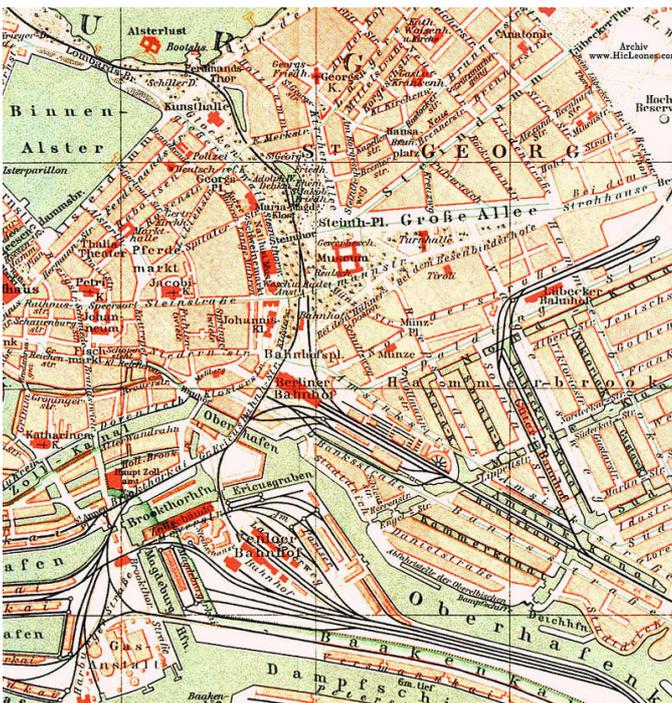
1926 legte Sanne sein Amt nieder, um als Gesandtschaftsrat nach Berlin überzusiedeln. Mit seiner Rückkehr nach Hamburg 1930 übernahm er erneut das Amt des Vorsitzenden bis zum Jahre 1934.

Nach Beginn des 2. Weltkriegs stellte er sich bis kurz vor seinem Tod im August 1940 noch einmal in den Dienst des Roten Kreuzes und übernahm das Amt eines „Beauftragten des Deutschen Roten Kreuzes beim Generalgouverneur für die besetzten polnischen Gebiete“.

Unser Hamburg damals

Hamburgs weitere frühen Bahnhöfe

Vor dem Bau des Hamburger Hauptbahnhofs gab es in Hamburg eine Reihe von weiteren, meist Kopfbahnhöfen, die Endpunkte der in die verschiedenen Himmelsrichtungen führenden Eisenbahnstrecken waren.



Lübecker Bahnhof

An der Spaldingstraße befand sich von 1864 bis 1906 der Endbahnhof der Lübeck-Büchener Eisenbahn, ab 1877 auch mit Verbindung nach Stettin. Lange Querelen mit Dänemark hatten dazu geführt, dass die Strecke erst verspätet am 1. August 1865 in Betrieb gehen konnte. Die Verbindung mit den anderen Hamburger Bahnhöfen erfolgte ab 1880 per Pferdebahn.



Ehemaliger Lübecker Bahnhof in Hamburg

Bahnhof Klosterthor

Der Bahnhof Klosterthor war der Endbahnhof der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, die den Anschluss zur Altona-Kieler Eisenbahn sicherstellte. Er war von 1866 bis 1906 in Betrieb.



Ehemaliger Bahnhof Klosterthor in Hamburg

Berliner Bahnhof

Er bildete das westliche Ende der Berlin-Hamburger Bahn und wurde 1857 in Betrieb genommen. Aber bereits vorher befand sich hier seit 1844 der Bahnhof der 1846 in Betrieb



Ehemaliger Berliner Bahnhof in Hamburg

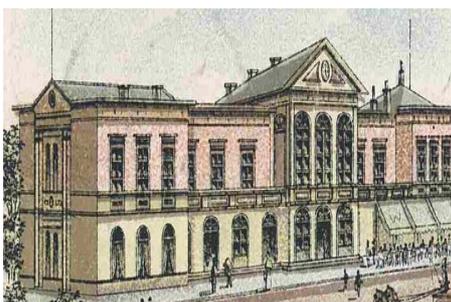
genommenen Strecke der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Im Zuge der Bauarbeiten für den Hauptbahnhof wurde der Bahnhof im Mai 1903 geschlossen.

Dammtor Bahnhof

In der Nähe des ehemaligen Stadttores der alten Hamburger Stadtbefestigung (heute die Hamburger Wallanlagen) gelegen, war der Bahnhof 1903 an der Strecke der

Verbindungsbahn eröffnet worden. Schon vorher hatte hier jedoch seit 1866 ein Vorgängerbau gestanden. Ursprünglich war der Dammtor Bahnhof (auch Kieler Bahnhof genannt) als Paradebahnhof für Staatsbesuche gebaut worden. Es gab ein Sondergleis für den Zug des Kaisers und im Erdgeschoss befanden sich spezielle Fürstenräume.



Ehemaliger Dammtor Bahnhof in Hamburg



Bau des Hamburger Hauptbahnhof 1905

Hamburger Hauptbahnhof

Auf dem Gelände des ehemaligen Stadtwalls und der alten Steintorfriedhöfe erbaut, löste der Hamburger Hauptbahnhof nach seiner Einweihung am 6. Dezember 1906 die verschiedenen alten Kopfbahnhöfe im Inneren der Stadt ab, von denen nur der Hanoversche Bahnhof, allerdings nunmehr fast ausschließlich für den Güterverkehr erhalten blieb. ■

Der kleine Bruder - Modelleisenbahn

Die geschichtliche Entwicklung der Lazarettzüge in Deutschland findet sich auch in den Modellbahnen wieder.



Brawa-Modelleisenbahn - Lazarettzug

Die Firma Brawa hat einen der frühesten Lazarettzüge als dreiteiligen Zug nachgebaut, den der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

Die Zeit des 1. Weltkriegs mit seinen Vereinslazarettzügen ist in dem dreiteiligen Set der Firma Fleischmann dargestellt; nachgebaut wurden je ein Kranken-, Mannschafts- und Vorratswagen des „Vereinslazarettzug J2

Görlitz Preußische Oberlausitz“ der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung aus dem Jahre 1915.

Für den 2. Weltkrieg steht das Wagenset eines Leichtkrankenzuges der Deutschen Reichsbahn von der Firma Fleischmann.

Die jüngste Vergangenheit ist mit vier Lazarettwagen der Bundeswehr aus der Zeit der Deutschen Bundesbahn durch die Firma Märklin wiedergegeben. ■



Modelleisenbahn der Bundeswehrlazarettwagen der Firma Märklin



Modelleisenbahn des Vereinslazarettzug Görlitz der Firma Fleischmann



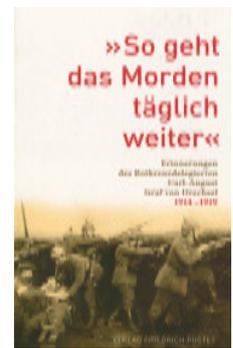
Modelleisenbahn des Vereinslazarettzug der Firma Fleischmann

Literaturtipp



Als Reprint (Nachdruck) erschien vor wenigen Jahren die 1886 in Berlin von der Militär-Medizinal-Abtheilung des Königlich Preußischen Kriegsministeriums unter Mitwirkung der Militär-Medizinal-Abtheilung des Königlich Bayerischen Kriegsministeriums, der Königlich Sächsischen Sanitäts-Direktion und der Militär-Medizinal-Abtheilung des Königlich Württembergischen Kriegsministeriums herausgegebene Ausgabe „Die Deutschen Sanitätszüge im Kriege gegen Frankreich 1870/71“. Sie schildert auf 40 Seiten den Eisenbahntransport Verwundeter und Kranker vor und in dem Krieg des Jahres 1866 sowie die danach getroffenen Vorkehrungen und Regelungen sowie die technische Entwicklung, Einrichtung und Ausstattung der Sanitätszüge und gibt eine Übersicht über die Leistungen im 1870/1871er Krieg. ■

Im Friedrich Pustet Verlag, Regensburg, ist 2014 das von Stefan Schomann - Autor von „Im Zeichen der Menschlichkeit“ - bearbeitete und herausgegebene Tagebuch „So geht das Morden täglich weiter - Erinnerungen des Rotkreuzdelegierten Carl-August von Drechsel 1914 - 1919“ erschienen. Drechsel war Delegierter des Bayerischen Roten Kreuzes während des 1. Weltkriegs und betreute den Frontabschnitt hinter Verdun in Frankreich. Ihm unterstanden zahlreiche Ärzte, Schwestern, Pfleger und Helfer, dazu Mannschaften mehrerer Lazarettzüge. Auf 160 Seiten gibt Drechsels privates Tagebuch Einblicke in den Alltag des Krieges wieder und nimmt dabei auch die Perspektive der verletzten Soldaten auf. Es zeigt, wie auch Drechsel selbst die Ereignisse um sich herum mit zunehmend kritischer Distanz wahrnahm. ■



Menschlichkeit

Unparteilichkeit

Neutralität

Unabhängigkeit

Freiwilligkeit

Einheit

Universalität

Impressum

Herausgeber.: DRK Landesverband Hamburg e.V.,
Behrmanplatz 3, 22529 Hamburg

Redaktion/V. i. S. d. P.: Dr. Volkmar Schön

Gestaltung: Marie-Luise Manow

Fotos: StHH 111-1 Senat CI VII Lit Rf Nr. 64 Rechenschaftsbericht des Central-Comités der dt. Vereine vom Rothen Kreuz 1880 (S. 1); DRK (S. 1); DRK Archiv (S. 1-2); Wikipedia, **CC BY-SA 3.0** (S. 3); DRK Archiv (S. 3); Fotoalbum Martha Möller (S. 3); DRK Archiv (S. 4-6); Staatsarchiv Hamburg (S. 7); Mitteilungen des DRK Britische Zone, April/Mai 1948 (S. 8); DRK Archiv (S. 9); Wikipedia, **CC BY-SA 2.5** (S. 9) , Wikipedia, gemeinfrei (S. 9); Osnabrücker Dampflokfreunde (S. 10); OSEF - Verein Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V. (S. 10); Foto Burkhardt Köhler (S. 10); Wikipedia, gemeinfrei (S. 11); Sächsisches Rot-Kreuz-Museum Beierfeld (S. 11); DRK Archiv (S. 12); Wikipedia, gemeinfrei (S. 12-13); Brawa (S. 13); Märklin (S. 13); Roco-Archiv (S. 13); Militär-Medizinal-Abtheilung des Königlich Bayerischen Kriegsministeriums (S. 14); Friedrich Pustet Verlag, Regensburg (S. 14)

Genderhinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei diesem Newsletter auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Abbestellung: per Mail an Rotkreuzgeschichte@lv-hamburg.drk.de