

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Die freiwillige Helfsthätigkeit im Großherzogthum Baden im Kriege 1870/71**

**Badischer Frauenverein**

**Karlsruhe, 1872**

Krankentransport

[urn:nbn:de:bsz:31-335070](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-335070)

## C. Verbringung der Verwundeten und Kranken vom Kriegsschauplatz nach den Reservelazarethen.

### Krankentransport.

Die erste und wichtigste Aufgabe, deren Lösung die Männer-Hilfsvereine des Landes erstrebten, war der Transport der Verwundeten und Kranken im Anschlusse an die officiellen Sanitätsanstalten der Armee. Die diesem Zweige der Hilfsthätigkeit zugewandten Bestrebungen zerfallen in zwei große Gruppen: den Transport der Verwundeten und Kranken von den Bahnhöfen in die Lazarethe, und von den Schlachtfeldern und aus den in Feindesland errichteten Lazarethen in die Heimath.

Es versteht sich von selbst, daß überall, wo Lazarethe errichtet waren, den Ortsvereinen die Aufgabe zufiel, die mit den Bahnzügen ankommenden Verwundeten und Kranken in die Lazarethe zu verbringen. Wir sind indes nur in der Lage, aus den größeren Städten des Landes Berichte über diese Thätigkeit vor uns zu haben, aus denen wir in Nachstehendem einen Auszug geben.

In Baden widmeten sich 16 Personen dem Transporte der ankommenden Patienten in die Lazarethe der Stadt. Staatsanwalt von Gulat und Hof-Schuhmacher A. Birnbräuer leiteten, auf erfolgte Anzeige von der Ankunft derselben, die Verbringung in die Hospitäler.

Am 17. Februar kam der letzte größere Verwundetentransport in Baden an, doch sind auch später noch bei einzelnen Ankömmlingen von Seiten des Hilfsvereins Dienste geleistet worden.

In Freiburg\*) waren für den Transport der Kranken und Verwundeten vom Bahnhof nach den Lazarethen und umgekehrt die folgenden Einrichtungen getroffen. Unmittelbar nach Beginn des Krieges wurde ein freiwilliges Krankenträgercorps, bestehend aus 32 Mann des Feuerwehrcorps und einigen Mitgliedern des Turnvereins, organisiert, von Herrn Dr. Eschbacher eingeschult und vom Hilfsverein mit den nöthigen Apparaten, besonders Tragbahnen und Krankenwagen, versehen. In der Regel wurden nur nach erfolgter telegraphischer Anmeldung von Krankenzufuhren von dieser Mannschaft, soviel als nöthig erschien, mit der entsprechenden Zahl von Fuhrwerken auf den Bahnhof citirt. In den Zeiten jedoch, wo täglich und zum Theil auch unangemeldet Kranke und Verwundete kamen, wurde ein regelmäßiger Bahnhofsdienst einer kleineren Anzahl eingerichtet. Die Leitung der Krankenausladung, ihre Vertheilung in die verschiedenen Lazarethe wurde in der ersten Zeit bei größern Zuzügen theils von Hofrath Ruhmaul, theils von Hofrath Junke in Verbindung mit Stabsarzt Sämer besorgt, später wurden erstere hauptsächlich von dem als Etappenarzt angestellten Dr. v. Wänker jun. und dem Verwalter der Bahnhofbarade, Herrn Strohmenger in diesem Geschäft unterstützt. Die Anzeige der eingegangenen Anmeldungen von Krankenzügen an das betheiligte Personal geschah vom Etappenbureau aus. Auch bei der Einladung der entlassenen Mannschaften auf dem Bahnhof leisteten die freiwilligen Träger die erforderlichen Dienste; besonders wurden dieselben in letzter Zeit für die zahlreichen invaliden Franzosen, denen auch ein Mann des Corps als Transporteur beigegeben werden mußte, in Anspruch genommen. Ebenso wurden zwei größere Evacuationstransporte entlassener Bayern und Württemberger auf ihrer Reise in die Heimath von Transporteurs begleitet.

\*) Rechenschaftsbericht über die Thätigkeit des Freiburger Hilfsvereins S. 22.

In Heidelberg\*) besorgte den Transport vom Bahnhofe nach den Lazarethen ein Corps von 141 Kranenträgern: nämlich 78 Mitglieder der Feuerwehr, 43 der Turner und 20 unter der Führung der Herren Lipowsky und Klemm.

In Karlsruhe besorgten den Dienst am Bahnhofe und den Transport der Verwundeten und Kranken von da nach den Lazarethen von den ersten Tagen des Krieges an zwei Rotten des Männer-Hilfsvereins und eine größere Abtheilung der freiwilligen Feuerwehr.

Diese wechselten in der Weise ab, daß von den Rotten des Männer-Hilfsvereins eine kleine Anzahl von Mitgliedern, von der Feuerwehr ein dazu designirter und aus der Corpscasse honorirter Feuerwehrmann ständig Tag und Nacht auf dem Bahnhofe anwesend war, während auf die Nachricht von der zu erwartenden Ankunft eines Zuges die ganze Rotte, die den Dienst hatte, allarmirt wurde. Im Monat October fand eine Umgestaltung des Wartdienstes statt, indem nun statt zweier, 5 Rotten des Männer-Hilfsvereins gebildet wurden, in welche ein größerer Theil jener Mitglieder eintrat, die bei Beginn des Krieges sich zu den Abtheilungen für auswärtige Dienste gemeldet hatten.

Die Nachtwachen wurden mit der Mitternachtsstunde geschlossen, wenn nicht auf eine später folgende Stunde ein Zug angefangen war.

Bei Ankunft größerer Züge wurde außer der Rotte, die den Dienst hatte, noch eine zweite Rotte oder eine Abtheilung der Feuerwehr allarmirt.

Unter Tags bis Abends 7 Uhr waren, wenn kein Kranenzug angefangen war, nur je 2 Mann des Männer-Hilfsvereins oder 1 Mann der Feuerwehr auf Wache. Nur von Abends 7—12 Uhr waren die Abtheilungen vollzählig. Die Allarmirung erfolgte durch einen für diesen Zweck aufgestellten Diener.

Bis zum Eintritt der kälteren Jahreszeit hielt sich die Wachmannschaft auf dem Perron und in den Wartesälen auf; im October wurden vom Kriegsministerium einige Baracken errichtet,\*\*) von denen die nächst dem Stappencommando gelegene einer Anzahl von Durchpassirenden als Nachtquartier angewiesen wurde, während eine zweite nun die Wachtstube der Hilfsmannschaft bildete, neben der sich ein Verschlag für Verbandzeug und die nöthigsten chirurgischen Instrumente befand, in der auch ein Wundarztbediener Wohnung fand. Hier wurden auf Wunsch von durchpassirenden Verwundeten die Verbände erneuert.

Der Transport vom Bahnhofe nach den Lazarethen erfolgte theils mittels Tragbahnen und Handwagen (1 von Lipowsky, 1 von dem Utrechter Verein construirt und geschenkt), theils mittels großer Möbelwagen, welche mit Bespannung aus dem Großh. Marzfall gestellt wurden, theils mittels Droschken. Vorstand des Trägercorps war bis Mitte October Ministerialrath Maurer, sodann, als dieser in Folge dienstlicher Verletzung seine Stelle niederlegte, Forstath v. Kageneck; dessen Stellvertreter Professor Heingärtner.

Die Zahl der Mitglieder war 20—25 Mann per Rotte, im Ganzen ca. 120 Mann.

Die Leitung der an diesem Dienst beteiligten Mitglieder der Feuerwehr, deren Zahl etwa 200 beträgt, besorgten der I. Commandant des Feuerwehrcorps, Hofposamentier Voit, und seine Officiere.

Am 30. April wurde die Thätigkeit des Trägercorps abgeschlossen, dessen Leistungen sich am besten aus der Zahl der in den Karlsruher Lazarethen Verpflegten erweisen läßt.

Am 1. Mai wurde das Inventar der Wachtstube dem Stappencommando übergeben, unter dessen Befehl, so lange es noch nöthig war, eine kleine Abtheilung von Sanitätssoldaten den Dienst auf dem Bahnhofe versah.

Außer dem Transporte vom Bahnhofe nach den Lazarethen hat sich eine Anzahl von Mitgliedern des Männer-Hilfsvereins und der Feuerwehr an den Fahrten des Lazarethzuges betheiliget und außerdem häufig einzelne Verwundete oder kleinere Abtheilungen, die mit gewöhnlichen Zügen befördert wurden, zuweilen auf ziemlich weite Strecken begleitet. Außerdem übernahmen die Mitglieder des Trägercorps regel-

\*) Vergl. Nachrichten 1871 S. 622.

\*\*) Vergl. Blatt 6 unter den Buchstaben G. und H.

mäßig den Dienst in den Lazarethzügen, wenn dieselben auf dem Bahnhof die Nacht zubrachten, sowie in den Kuhlbaracken.

In Mannheim wurde, wenige Tage nach der Kriegserklärung, das „Sanitätscorps“ durch die Initiative des dortigen Turnvereins ins Leben gerufen. Als Vorsitzender des Vorstandes wurde Dr. Löwenthal gewählt.

Das Corps eröffnete seine Wirksamkeit zunächst durch Unterstützung des am Bahnhofs etablirten Erfrischungscomité's. Nach den ersten Schlachten ward das aus ca. 400 Mann bestehende Corps in 40 Sectionen mit je 1 Obmann eingetheilt und hatten je 5 Sectionen gleichzeitig die Wache am Bahnhofs zu beziehen, die alle 6 Stunden abgelöst wurde.

Am 11. October mußte das Corps reorganisiert werden, da mittlerweile viele Mitglieder durch ihren Beruf genöthigt worden waren, sich vom Dienste zurückzuziehen. Es verblieben 180 Mitglieder, die, in 19 Sectionen getheilt, den Wachdienst am Bahnhofs bis Ende November regelmäßig versahen. Von da an wurden die Mitglieder des Corps, das nominell bis Oetern 1871 fortbestand, nur noch ausnahmsweise für Beihilfe bei einigen Evacuationen zusammengerufen, da sich durch Wiedereröffnung der Bahnstrecke Straßburg—Kehl der Hauptverkehr der Verwundetenzüge andern Linien als bisher zuwendete.

In Pforzheim trat zum Transporte der Verwundeten vom Bahnhofs nach den Lazarethn eine Anzahl von 70 Bürgern der Stadt Pforzheim zusammen, welche 5 Kotten bildeten. Die Leitung übernahm Gütere Expeditor Glan, der in Folge seines Dienstes stets auf dem Bahnhofs anwesend war und von der bevorstehenden Ankunft der Züge die Obmänner in Kenntniß setzte, worauf diese ihre Mannschaft allarmirten. Die Thätigkeit dieser Abtheilung begann am 10. September 1870 und endigte mit den letzten Tagen des April 1871.

In Schwellingen übernahm der Männer-Hilfsverein, unter Leitung des Kaufmanns Th. Traumann, den Transport der auf dortigem Bahnhofs anlangenden Verwundeten nach dem Reservelazareth.

Auf erfolgte Meldung der Ankunft eines Zuges wurde die Mannschaft allarmirt. Einige Besitzer von Wagen stellten diese zur Verfügung; im Januar, als tiefer Schnee lag, kamen hierbei auch Eisschlitten zur Verwendung.

Zum Transporte von Verwundeten und Kranken aus der Nähe der Gefechtsfelder und der in Feindesland etablirten Lazarethn in die Heimath haben verschiedene Vereine des Landes Abtheilungen ihrer Mitglieder entsendet. Einen vollständig organisirten Evacuationszug hat nur der Karlsruher Männer-Hilfsverein ins Leben gerufen. Dieser Zug, über den weiter unten eine ausführliche Mittheilung erfolgt, wurde im Monat October ausgerüht.

Aber auch in den Monaten August und September sind verschiedene größere und kleinere Expeditionen zur Verbringung Verwundeter unternommen worden, sowohl von Karlsruhe aus, an welchen sich auch Angehörige anderer Vereine beteiligten, als auch aus einigen andern Städten.

Das Mannheimer Sanitätscorps entsendete unter der Führung des Herrn Brehm und Weiß 2 Abtheilungen von je 20 Mann auf den Kriegsschauplatz, von denen die erste 14 Tage bei Metz, die zweite 4 Wochen bei Sedan thätig war.\*)

Von Heidelberg sind 12 Expeditionen nach dem Kriegsschauplatz abgegangen, an denen sich im Ganzen 115 Personen beteiligt haben.\*\*) Die Reihenfolge derselben ist:

1) Unter Dr. Karl Mittermaier; 2) unter Dr. Karl Metzger; 3) unter Dr. Moos; 4) unter Professor Dr. Knauß; 5) unter Geh. Rath Helmholtz, alle 5 nach Selz; 6) unter Dr. Karl Mittermaier nach Wörth und Niederbronn; 7) unter Dr. Metzger, 8) unter Professor Pagenstecher, 9) unter Professor Wundt, 10) unter Professor Ruhn, 11) unter cand. med. Alt, alle 6 in die Umgegend von Metz; 12) unter Dr. Goldbeck nach Ranzig.

\*) Nähere Berichte liegen uns nicht vor.

\*\*\*) Vergl. Nachrichten 1871, Seite 625. Nähere Berichte über diese Expeditionen fehlen.

Alle diese Züge, die eine größere oder kleinere Anzahl von Verwundeten den Heidelberger Lazarethen zuführten, fanden im Laufe des Monats August statt.

In Freiburg wurde, als die Belagerung von Neubreisach begann, durch Anschaffung bequemer Bahren, welche in Eisenbahnwagen theils einzuhängen, theils auf Polsterunterlagen einzustellen waren, für geeignete Transportmittel gesorgt. Dieselben kamen indeß nur einmal zur Anwendung, als es galt, 30 meist Schwerverwundete aus einem Neubreisacher Ausfallgefecht von Müllheim, wohin sie über Neuenburg gebracht waren, nach Freiburg zu verbringen. Dieser Zug wurde von Vereinsmitgliedern, unter Führung des Dr. Brunner, begleitet.\*)

In Karlsruhe traten jene Vereinsmitglieder, welche bereit waren, sich dem auswärtigen Dienste zu widmen, im Ganzen etwa 100 Mann, in 6 Rotten zusammen.

Während diese Mannschaft durch einige Aerzte in die Anfänge der Verbandslehre eingeweiht wurde, ward von der Großh. Kriegsverwaltung eine Anzahl von Transportmitteln dem Vereine überwiesen und mit diesen eine Reihe von Güterwagen zum Verwundetentransport eingerichtet; gleichzeitig wurden auch Leiterwagen durch Anbringung von aus Stricken gefertigten Geflechtn für den gleichen Zweck tauglich gemacht.

Die Einrichtung der Güterwagen bestand aus den von dem Großh. Kriegsministerium im Jahre 1866 erworbenen Apparaten aus der Fabrik von Fischer-Lipowsky in Heidelberg. Es waren dies sogen. Universalschweden, die auf dem Boden der Wagen aufgestellt, und Hängebahnen, die an den in den Wagenwänden eingelassenen eisernen Ringen befestigt wurden. Dazu kamen dann noch andere in derselben Weise aufzuhängende, aus Latten hergestellte und mit Strohseilen durchflochtene Bahren mit Keilrippen aus Stroh.

Der also eingerichtete Zug fuhr auf die Kunde von dem Gefechte bei Weisensburg aus dem Karlsruher Bahnhofe ab, mußte aber in Nagau umkehren, da die Schiff-Eisenbahnbrücke daselbst noch nicht wieder aufgestellt war, und konnte wegen völliger Verstopfung der Pfälzer Bahnen auch nicht den Weg über Mannheim-Ludwigshafen einschlagen.

In die Zeit unmittelbar nach der Schlacht von Wörth fallen einige Expeditionen des Karlsruher Männer-Hilfsvereins, bei denen, unter Verzicht auf die sich als unmöglich zeigende Eisenbahnbeförderung, mit dem Transport von Lazarethutensilien und Erquickungsmitteln in die Lazarethe und Depots von Wörth, Sulz, Günsfeld u. a. auch die Hilfeleistung in den dort herrschenden Nothständen und wo thunlich die Verbringung von Verwundeten nach badischen Lazarethen verbunden werden sollte.

Eine solche Expedition\*\*), unter Führung des Fabrikanten E. Holzmann, verließ Karlsruhe am 8. August und traf, nachdem sie die mitgenommenen Depotgegenstände abgegeben hatte, in Sulz vier Karlsruher Aerzte, die in den Lazarethen von Wörth Hilfe geleistet hatten. Mit ihnen vereinigt ward an das Etappencommando von Sulz das Ansuchen gestellt, eine Anzahl von Eisenbahnwagen zum Transport Verwundeter abzugeben. Diese Wagen wurden an einen bayrischen Spitalzug angehängt und gelangten mit diesem, nachdem der Versuch, den ganzen Zug über Speyer zu dirigiren, in Winden glücklich abgewendet war, am 10. August Abends in Karlsruhe an. Der bayrische Zug setzte sofort seine Reise nach München fort, die von den badischen Hilfsmannschaften geleiteten Verwundeten fanden im Garnisonslazareth Aufnahme.

Eine zweite Expedition unter Leitung des Professors Dr. C. E. C. Hoffmann aus Basel brachte ebenfalls von Sulz, wo die Patienten auf Stroh in Güterwagen gelagert wurden, ca. 350 größtentheils Schwerverwundete am Abend des 11. August nach Karlsruhe.

Die erste stämmere organisirte Expedition, bei der die Benützung des oben erwähnten Bahnzuges möglich war, führte Oberbaurath Sternberg nach Reichshofen.

Die Mannschaft bestand aus 15 Mitgliedern des Karlsruher und 15 des Mühlburger Vereins,

\*) Vergl. Rechenschaftsbericht über die Thätigkeit des Freiburger Hilfsvereins. S. 23.

\*\*) Vergl. einen Bericht in den Nr. 198—202 der „Konstanzer Zeitung“ von 1870.

leitender Arzt war Dr. Teimling. Der Zug war vom 11.—14. August unterwegs und verbrachte etwa 90 Verwundete — größtentheils Franzosen — nach Karlsruhe, von denen 60 dort verblieben, die übrigen 30 nach Darmstadt weiter geführt wurden.\*)

Zwischen diese in die Nähe der Gefechtsfelder vordringenden Züge fällt eine bescheidenere Unternehmung, nämlich die Abholung von 46 meist Schwerverwundeten aus den überfüllten Lazarethen von Bergzabern, welche am 10. und 11. August unter Führung des Archivraths v. Weech und ärztlicher Leitung des Dr. Lyon Seeligmann 12 Mitglieder des Karlsruher Vereins unternahmen. Man fuhr mit Leiterwagen, auf denen verschiedene dräben mangelnde Utensilien wohl verpackt waren, nach Bergzabern, wo, durch Vermittelung des bayrischen Delegirten Fürsten von Thurn und Taxis, ein Bahnzug zusammengestellt ward, in dem sodann auf den hinübergeschafften und von dort mitgenommenen Transportmitteln die Verwundeten gelagert wurden.

Inzwischen hatten die bayrischen und württembergischen Sanitätszüge schon sehr wesentlich zur Evacuation der Lazarethe in der Gegend von Wörth beigetragen, während die große Armee rastlos vorwärts eilte und die blutigen Schlachten in der Nähe von Mey schlug und die badische Division die Belagerung von Straßburg begann. Für die Opfer des Belagerungskrieges reichten die in der Umgegend von Straßburg etablirten Feldlazarethe vollständig aus, so daß diese keine Evacuation verlangten. Es wendete sich deshalb die Thätigkeit unserer mobilen Hilfs-corps der Evacuation der Lazarethe bei Mey zu.

Man verzichtete indeß auf die Entsendung eines eingerichteten Zuges, einmal weil man sich von der großen Schwierigkeit, einen solchen in die Nähe des Schauplatzes der militärischen Action zu bringen überzeugt hatte, dann aber auch, weil die von fast unerfüllbaren Anforderungen bedrängte Direction der Verkehrsanstalten den lebhaften Wunsch hegte, die bisher nur einmal zum Verwundetentransport benutzten Wagen den Verkehrszwecken zurückgegeben zu sehen. Die Transportapparate wurden also aus den Wagen entfernt, und wie wir später sehen werden, erst im October wieder in Dienst gestellt.

Es wurde nun ein anderes Verfahren eingeschlagen; man verpackte in einen oder mehrere Güterwagen so viel als möglich von Matragen, Strohsäcken, Kopfpolstern und Decken, das nöthig Scheinende an Erfrischungsmitteln und Verbandzeug, suchte sich dem Kriegsschauplatz und den überfüllten Feldlazarethen möglichst zu nähern, und auf einer der letzten Eisenbahnstationen leere Wagen mit diesen Utensilien zum Verwundetentransport einzurichten. Drei solcher Expeditionen sind von Ende August bis Mitte September aus Karlsruhe abgegangen.

Die erste verließ am 22. August unter der Führung des Oberbauraths Sternberg Karlsruhe.\*\*) Sie bestand aus 4 Aerzten, ferner aus 16 Mann des Karlsruher, 16 des Bruchialer, 11 des Ettlinger, 16 des Offenburger, 2 des Gernsbacher und 1 Mann des Heidelberger Hilfsvereins; in Saarbrücken aber stieß die Weiterbeförderung einer so zahlreichen Schaar auf Schwierigkeiten Seitens der dort residirenden Delegirten, so daß etwas über die Hälfte der Hilfsmannschaft umkehrte und die Zahl der die Fahrt Fortsetzenden auf 27 zusammenschmolz.

Diese Abtheilung kam am 24. August Morgens in Remilly an, von wo aus, während die Mannschaft sich am Bahnhof den vorüberkommenden Verwundetenzügen durch Spendung von Erfrischungen und Erneuerung der Verbände nützlich machte, die Aerzte sich über Courcelles nach den Feldlazarethen begaben, um Verwundete in Empfang zu nehmen.

Diese Absicht zwar scheiterte an den festgesetzten Dispositionen über die Evacuation; am Abend des 26. August aber kam ein großer Transport Verwundeter, größtentheils Franzosen, in Remilly an, die den badischen Vereinsmitgliedern übergeben und in Güterwagen gebettet wurden. Es waren etwa 300, von diesen gingen ca. 100, meist Norddeutsche, in Neunkirchen ab, 200 kamen am 27. August Abends 8 Uhr in Schwellingen an und wurden in das dortige Meiservelazareth verbracht.

Der Leiter der zweiten Expedition war Professor Dr. C. E. C. Hoffmann aus Basel, der mit

\*) Vergl. Nachrichten 1871, S. 513 ff.

\*\*) Vergl. Nachrichten 1871, S. 529 ff.

Dr. Loy von Basel und 5 Mitgliedern des Karlsruher Vereins am 29. August Mittags 12 Uhr Karlsruhe verließ. Die Expedition, der sich die Gemahlin des Gesandten des Norddeutschen Bundes bei der Schweizer Eidgenossenschaft, Frau Generalin v. Röder, Herr v. Diesbach aus Aarau und eine Diaconissin angeschlossen hatten, war zunächst bestimmt, eine in 6 Waggons verpackte große Menge von Depotgegenständen, dort wo sich Bedürfnis zeigte, abzuliefern und erreichte diesen Zweck in Novant, wo sie am 2. September Abends ankam. Von dort wurde am andern Morgen nach Ars sur Moselle weitergefahren. Aus den dortigen Lazarethen wurden sofort etwa 200 Verwundete in nothdürftig eingerichtete Güterwagen verbracht und noch am nämlichen Tage die Rückfahrt angetreten. Von Winden aus wurde eine Abtheilung der Verwundeten, deren Zahl sich unterwegs durch Anhängen einiger Wagen vermehrt hatte, nach Mannheim dirigirt. Professor Hoffmann und seine Begleiter brachten am 4. September Abends ca. 120 Schwer- und 160 Leichtverwundete nach Karlsruhe, wo sie sofort in den verschiedenen Lazarethen Aufnahme fanden.

Führer der dritten Expedition war Finanzrath Maurer, leitende Aerzte waren Dr. Picot von Karlsruhe und Prof. Dr. Rubin aus Heidelberg. Die Mannschaft bestand aus 6 Mitgliedern des Karlsruher, und 16 des Heidelberger Hilfsvereins.\*) Man brach, wie die vorige Expedition reich ausgerüstet, mit Depotgegenständen, am 4. September Nachmittags 1 Uhr von Karlsruhe auf und gelangte am 6. September Nachmittags 3 Uhr in Nemilly an. Von dort begab sich eine Abtheilung der Mannschaft nach Courcelles und war nahezu 2 Tage beschäftigt, Verwundete von da nach Nemilly zu geleiten. Während die Heidelberger Vereinsmitglieder in Courcelles zurückblieben, um eine noch größere Anzahl von Patienten zu sammeln, gingen die Karlsruher am 8. September Abends mit 21 meist Schwerverwundeten von Courcelles ab, nahmen in Nemilly noch weitere 13 auf und verließen, nachdem sie die für den Transport nicht nöthigen Gegenstände dort in geeigneter Weise vertheilt hatten, diesen Ort am 9. September Morgens. In Folge des heftigen Regens war es unmöglich, eine größere Anzahl Verwundeter aus den Lazarethen in die Bahnwagen zu verbringen. Von den Verwundeten wurden 23 in Heidelberg abgegeben, mit den übrigen 11 langte die Karlsruher Mannschaft am 10. September Vormittags 10 Uhr zu Hause an.

Indessen war, in der Voraussicht eines Sturmes auf Toul, die Aufforderung nach Karlsruhe gekommen, eine Colonne von Krankenträgern nach Ranzig abzuschicken. Sofort machte sich am 13. September unter der Führung des Obersten a. D. Fehr, v. Schilling eine aus 14 Mann des Karlsruher und Mühlburger Vereins bestehende Abtheilung auf den Weg, fand aber, da Toul, ohne einen Sturm abzuwarten, capitulirte, nicht die ursprünglich angenommene und trotz dem Erbieten, sich jeder Dienstleistung auf dem Ranziger Bahnhof zu unterziehen, überhaupt keine Verwendung, ebensowenig als zwei andere Colonnen, die, aus 9 Mitgliedern des Durlacher Vereins unter Vicar Thoma und aus 16 Mitgliedern des Lehrer Vereins unter Fabrikant Maurer bestehend, bevor man den Sachverhalt kannte, jener ersten, theils zur Verstärkung, theils zur Ablösung nachgeschickt worden waren.

In die erste Hälfte September fällt endlich noch die Aussendung einer Colonne von 15 Mitgliedern des Karlsruher Vereins unter Leitung des Architecten H. Ziegler, welche einige Zeit hindurch die Krankenzüge zwischen Saarburg und Weissenburg begleiteten, bis sie in dieser anstrengenden Thätigkeit von einer Abtheilung des Bayerischen Hilfsvereines abgelöst wurden.

Mitglieder dieser Colonne haben auch von Weissenburg aus auf Wunsch der dortigen Evacuationscommission einige Krankenzüge nach Norddeutschland begleitet.

Mit dem Beginne des Monats October trat die Art der Betheiligung des Karlsruher Männer-Hilfsvereines am Verwundetentransport in ein neues Stadium.

Als nach der Capitulation von Straßburg das 14. Armeecorps seinen Marsch in die Vogesen antrat, ergab sich sehr bald die Nothwendigkeit, auch für dieses Corps die Einrichtung von regelmäßig cursirenden Lazarethzügen ins Auge zu fassen.

\*) Vergl. einen Bericht über diese Fahrt in Nr. 233 ff. der „Karlsruher Zeitung“ von 1870.

In den letzten Tagen des September war ein größerer Transport von Verwundeten aus dem sog. Tabakshospital in Ranzig nach Karlsruhe gekommen und es standen die zu diesem Zwecke eingerichteten Güterwagen mit eisernen Bettladen und ein Küchenwagen unsern Vereinen für einige Zeit zur Verfügung.

Mit diesen wurden einige badische Güterwagen, die für den Fall eines Sturmes auf Straßburg mit den oben beschriebenen Universalschweben und Latten-Hängebahnen zum Krankentransport eingerichtet worden waren, zu einem Zuge vereinigt, welcher, auf die Nachricht von dem blutigen Gefechte, das die badische Brigade v. Degensfeld bei Etival siegreich bestritten hatte, am 9. October, Morgens 8 Uhr, den Karlsruher Bahnhof verließ. Die Führung des Zuges übernahm Oberbaurath Sternberg, als Kerze fungirten die Herren Dr. Meier und Hermann aus Karlsruhe und Clebs aus Bern; die Zahl der Hilfsmannschaft des Karlsruher Männer-Hilfsvereins betrug 24. Nach mancherlei Aufenthalt und Fährlichkeiten kam der Zug am 11. October, Abends 8 Uhr, in Luneville an und hatte nun eine nicht in regelmäßigem Betrieb stehende, durch die offenkundige Feindseligkeit der Bevölkerung sehr gefährliche Bahnstrecke bis an die geprengte Brücke vor Raon l'Etape zu befahren. Mit großer Vorsicht, unter Bedeckung sächsischer Infanterie, wurde diese Fahrt zurückgelegt und nach Aufnahme von 8 verwundeten Officieren und ca. 300 meist verwundeten Soldaten, zum größten Theil Badener, die Rückreise nach Karlsruhe angetreten, wo der Zug am 14. October, Mittags, eintraf und die Verwundeten von J. J. K. H. dem Großherzog und der Großherzogin empfangen und mit huldvollen Worten des Trostes und der Theilnahme begrüßt wurden.\*)

Inzwischen waren die von Ranzig gekommenen Wagen sammt ihrer Einrichtung von zutändlicher Seite reclamirt worden und da es sich um Beschaffung neuer Transportmittel handelte, wurde der Gedanke angeregt, solche Wagen zu erwerben, die, unter einander in unmittelbarer Verbindung stehend, auch während der Fahrt eine ununterbrochene Communication zuließen.

Man wandte sich mit diesem Anliegen an den württembergischen Sanitätsverein, der im Einvernehmen mit der Eisenbahndirection mit größter und dankenswerthester Bereitwilligkeit 5 Krankewagen, mit den anderwärts beschriebenen Lagerstätten\*\*) verleben, und 1 Küchenwagen\*\*\*) an unsere Vereine überließ.

So bestand nun der badische Lazarethzug aus 6 württembergischen Wagen, 10 badischen Güterwagen, die mit Universalschweben und Latten-Hängebahnen versehen waren, 3 badischen sog. gemischten Wagen I. und II. Klasse, aus denen Sitze und Zwischenwände herausgenommen wurden, um je 5 eisernen Ordonanzbettladen Platz zu machen †) und 2 badischen Güterwagen für Borräthe und Transportmaterial, ferner 1 sog. gemischten Wagen mit gepolsterten Sitzen und 4 Wagen III. Klasse, der erstere für Führer, Kerze und nicht im Dienst beschäftigte Hilfsmannschaften, die letzteren für leichter Verwundete und Kranke. Mit alleiniger Ausnahme des gemischten Wagens wurden sämmtliche Wagen durch Aufstellung von Leuten heizbar gemacht.

Die Zahl der Lagerstätten betrug 165, dazu etwa 180 Sitzplätze, so daß 345 Kranke und Verwundete bequem transportirt werden konnten.

Nachdem der also eingerichtete Zug 3 Fahrten gemacht hatte, stellte es sich heraus, daß bei der voogerückten Jahreszeit, da oft fußhoher Schnee die Bahndämme bedeckte und der Frost die Wagentreppen mit Eis überzog, der Verkehr der Kerze und der Hilfsmannschaft mit den Kranken, der während der Fahrt unumgänglich war, auch auf den Haltstellen auf das Aeußerste erschwert und sowohl die Pflege und Speisung der Patienten darunter Noth, als Leben und Gesundheit der Pfleger Gefahr leiden mußte. Man sah sich daher nach weiteren Wagen um, die an der Stirnseite Thüren hatten und fand solche in sog.

\*) Bericht des Oberbauraths Sternberg. Nachr. II, 106.

\*\*) Vergl. Mittheilungen des württembergischen Sanitätsvereins 1871 Nr. 75.

\*\*\*) S. Blatt 8. Küchenwagen. Seitenansicht A. a. Wein in Flaschen; b. Gestell für Utensilien des Oekonomen; c. Sodawasser und andere Getränke; d. Suppenfrüchte, Kohl u. dergl.; e. Geschirr; f. größeres Blechgeschirr, Eimer u. s. w.; g. Weinfässer; h. Wasserfaß. Seitenansicht B. a. Speisetisch und Wassergefäß; b. Schlaffelle des Kochs; c. Holz; d. Kohlenlisten; e. Herd (an Stelle des von Stuttgart gekommenen wurde ein beträchtlich größerer Herd gesetzt); f. Anrichtetisch; g. Bier in Flaschen; h. Schreibpult des Oekonomen.

†) S. Blatt 7. Krankewagen I. für Officiere. a. Eiserne Ordonanzbettladen; b. Verbandtisch. Außerdem enthielt dieser Wagen einen Leibstuhl, 2 Stühle, darunter einen sog. amerikanischen, ein Kohlenbecken und das nöthige Geschirr.

Stallwagen, die zum Transport von Luxusperden bestimmt sind. Aus denselben wurde die Stalleinrichtung entfernt, sie wurden mit Oefen versehen und erhielten je 8 Lagerstätten, 4 auf dem Boden der Wagen, die Universalstühle, und über denselben an Gurten hängend die Hängebahnen, wie sie bisher in den Güterwagen angebracht gewesen waren.\*) Es wurden 7 solcher Wagen erworben, außerdem durch höchsten Befehl noch ein älterer Hofsalonwagen, in dem 2 Betten aufgestellt wurden, für Officiere zur Verfügung gestellt, dagegen wurden die bisher gebrauchten 10 Güterwagen zurückgegeben. Die Zahl der Lagerstätten wurde dadurch auf 143 reducirt, die Verminderung aber durch die größere Zweckmäßigkeit bei Pflege und Speisung der Zuginsassen mehr als ersetzt.

Wieder einige Zeit später, als sich das Bedürfnis herausstellte, einige Wagen zu Einzeltransporten zu reserviren, wozu die 3 Officiers-Salonwagen bestimmt wurden, gieng man die Direction der Großh. Verkehrsanstalten um ihre Vermittelung bei der königlich württembergischen Eisenbahndirection an und war so glücklich, durch die wohlwollende Bestimmung beider Behörden noch weitere 6 Wagen der württembergischen Bahn für den Lazarethzug zu erwerben.

Diese waren 5 Personen- und 1 Güterwagen. Von den Personenwagen war einer ein Wagen II. Classe mit 2 Abtheilungen, von denen die eine\*\*\*) den Ärzten, dem Zugführer und der außer Dienst befindlichen Mannschaft, die andere den Pflegerinnen, soweit sie nicht im Dienst waren, als Aufenthalt diente; aus 2 Personenwagen wurden die Sitze entfernt, und an deren Stelle je 8 eiserne Ordomanzettel laden sammt den sonst nöthigen Einrichtungsgegenständen angebracht\*\*\*); in 2 weiteren Personenwagen wurden die Sitze mit Wolldecken überzogen †); diese dienten nur den leicht Kranken und Verwundeten als Aufenthalt. Der Güterwagen ††) endlich wurde in 2 Abtheilungen getheilt, so daß in der Mitte ein Gang von hinreichender Breite verblieb, es wurden sodann auf beiden Seiten geeignete Kisten und Lattenschläge angebracht und in denselben die Vorräthe an Speisen, Getränken, Werkzeug und Wollwaaren aufbewahrt.

In Folge der Erwerbung dieser Wagen konnten die badischen Personenwagen ausrangirt werden und es bestand nunmehr von Anfang Februar an der Lazarethzug — mit Ausnahme des Hof-Salonwagens und der 2 Sicherheitswagen — nur noch aus Wagen, die eine unmittelbare Verbindung durch an der Stirnseite angebrachte Thüren unter einander hatten.

Die Anordnung des Lazarethzuges in seiner also erreichten vollendeten Gestalt war folgende: 1. ein Sicherheitswagen, welcher außer den größeren Holz- und Kohlenvorräthen, für die ein besonderer Verschlag hergestellt war, Reservematrassen und eine Anzahl von Tragbahnen enthielt; 2. der Hof-Salonwagen; 3. der Wagen für das Personal; 4. und 5. die 2 württembergischen Wagen für Kranke und verwundete Officiere; 6. der Vorrathswagen; 7. der Küchenwagen; 8.—12. die 5 württembergischen Krankenwagen; 13. und 14. die 2 württembergischen Personenwagen III. Classe; 15.—21. die badischen Krankenwagen; 22. ein zweiter Sicherheitswagen, in welchem Waffen und Gepäck der Patienten verwahrt wurden.

Das Personal des badischen Lazarethzuges bestand in der Regel aus dem Führer, 2—3 Ärzten, 2 Chirurgen, 12—14 Pflegern aus dem Kreise des Karlsruher Männer-Vereins und einer zu diesem Zwecke gebildeten Vereinigung von Politechnikern, wozu bei 4 Fahrten noch je 4—6 Pflegerinnen des Badischen Frauenvereines kamen, dem Zug-öconomen Greßer, dem die Ausrüstung, Verproviantirung, Ueberwachung und Instandhaltung des Lazarethzuges oblag, dem Koch Hettinger, 4 Landwehrmännern vom 2. Landwehrbataillon Mannheim und dem Wagenwärter Kistling, den das Bahnamt Karlsruhe dem Zuge beigegeben hatte.

Eine sehr weientliche Förderung erwuchs dieser Seite unserer Vereinsthätigkeit durch die ihr zugewandte Theilnahme Seiner Großh. Hoheit des Prinzen Karl von Baden.

Der Prinz übernahm ein für alle Male die Verhandlungen über die Beförderung des Zuges

\*) S. Blatt 7. Krankenwagen. a. Universalstühle; b. Hängebahnen. Dem Ofen gegenüber war in der halben Höhe des Wagens an der Wand ein Verbandtisch angebracht, darüber eine Oellampe, darunter am Boden die Kohlenliste. Ueber den Hängebahnen war an der Decke eine Gurte mit einem Querschloß angebracht, an dem sich die Patienten leicht in die Höhe richten konnten. Diese Einrichtung wurde in allen Wagen angebracht.

\*\*) Aus denselben wurden einige Sitze entfernt und dafür ein Tisch, als Bureau für den Führer des Zuges, und ein Schrank angebracht, in welchem sich chirurgische Instrumente und ein Theil der Arzneien befanden.

\*\*\*\*) S. Blatt 8. Krankenwagen II. für Officiere. a. Eiserne Ordomanzettel laden; b. Doppelpolpha aus dem Württemberger Wagen II. Classe herausgenommen; c. Verbandtisch; d. Tischstuhl. Außerdem enthielt dieser Wagen noch einige Stühle, darunter neben dem dem Doppelpolpha gegenüberstehenden Ofen einen sogen. amerikanischen Stuhl, über dem Verbandtisch einen Spiegel und das nöthige Geschirr. Der Gang zwischen den Betten war mit einer Cocosmatte bedeckt.

†) Am Boden lagen diese Strohmatten.

††) S. Blatt 8. Vorrathswagen. Seitenansicht A. a. Apothek; b. Wein und Bier in Fässern; c. Verbandzeug; d. Unterlagelassen, Luftlöcher u. dergl.; e. Eisschrank; neben demselben größere Fässer; f. Verbandshalen, Irrigatoren, Schienen u. dergl.; g. Holzvorrath. Seitenansicht B. a. Brod; b. Werkzeug; c. Flanelhenden und andere Wollwaaren; d. Besen und ähnliche Utensilien; e. Cigarren; f. Wolldecken; g. Fleischvorräthe.

mit der Großh. bad. Verkehrsdirection, den Liniencommissionen zu Karlsruhe und Ranzig, den Etappencommando's und Lazarethverwaltungen an den Bestimmungsorten des Zuges, der Evacuationscommission Weissenburg und der Betriebscommission Straßburg.

Seine Großh. Hoheit entledigte sich dieser hochherzig übernommenen, schwierigen und anstrengenden Aufgabe mit einer solchen Aufopferung, Gewissenhaftigkeit und Geschäftskennntniß, daß sich mit unsern Vereinen Tausende von Verwundeten und Kranken dem hohen Herrn zu bleibendem Danke verpflichtet fühlen.

Es hat wohl kein Zug, der dem Krankentransport gewidmet war, seine Fahrten mit solcher Präcision und Raschheit zurückgelegt wie der badische, und dies war das Verdienst der umsichtigen Leitung des Prinzen.

Prinz Karl hat 8 Fahrten des Lazarethzuges persönlich mitgemacht und seine energische Führung ebenso wie sein warmer Antheil an den im Zuge befindlichen Kranken und Verwundeten wird Allen, die Seine Großh. Hoheit bei diesem Liebeswerk sahen, in schönstem Andenken bleiben.

Wir erfüllen nur eine Pflicht der Dankbarkeit, wenn wir an dieser Stelle auch der Beamten der Verkehrsanstalten gedenken, die unsere Thätigkeit auf diesem Gebiete freundlich gefördert und unterstützt haben. Wir nennen hier Postrath Helming, Mitglied der Liniencommission, und dessen Assistenten Revisor Heilig, Oberpostrath Burg, Bahnverwalter Cron in Karlsruhe und Oberbetriebsinspector Volte in Straßburg, endlich Inspector Delisle und die Werkmeister Kehler und Schuhmacher.

Die Zahl der Fahrten, welche der in der oben angegebenen Weise organisirte Lazarethzug zurückgelegt hat, ist zwanzig \*). Von denselben, welche zusammen eine Zeit von 86 Tagen und 10 Stunden umfassen, hat die kürzeste nur 1 Tag (d. h. gerade 24 Stunden), die längste 13 Tage 10 Stunden gedauert. Die Durchschnittszahl für die einzelne Fahrt beträgt 4 Tage 7 Stunden 20 Minuten. Der Entfernung nach war die kürzeste Fahrt nach Basel und von da zurück nach Karlsruhe, und die längste nach Lons le Saulnier über Pontarlier durch die Schweiz nach Karlsruhe, von da nach Stettin und von dort aus wieder nach Karlsruhe zurück.

An Verwundeten und Kranken hat der Zug im Ganzen 116 Officiere und 4287 Mann, in Summa 4403 transportirt, was für die einzelne Fahrt eine Durchschnittszahl von 220 Mann ergibt.

Die geringste Zahl, welche in der That ein Zug mit sich führte, war 56, die größte 400.

Die Zahl der Führer, welche die Leitung des Zuges besorgten, ist 5. Es sind dies: Dr. med. Heiligenthal von Baden (1), Postrath Fehr, v. Kagened (14), Registrator Ranzenberger (6) und Stein-drucker Wagner aus Karlsruhe (1); Dr. phil. Strelin aus Gengenbach (1).\*\*) Die Aerzte und Candidaten der Medicin, welche den Zug begleiteten, sind 32 an der Zahl\*\*\*); die der Chirurgen beträgt 4. †)

Die Zahl der Pfleger, welche auf den 20 Fahrten Hilfe leisteten, ist 102, die der Pflegerinnen 12. ††) Unter den Krankenpflegern waren die verschiedensten Stände und Berufsstellungen vertreten. Es waren darunter 35 Studierende des Karlsruher Polytechnicums, 22 Gewerbetreibende und Handwerker, 20 Fabrikanten und Kaufleute, 9 Professoren und Lehrer, 5 Beamte, 4 Künstler, 4 Architekten und Ingenieure, 2 Privatleute und ein Buchhändler.

Folgendes sind die Feld-, Etappen- und Reservelazarethe, aus welchen der badische Lazarethzug

\*) Vergl. Nachrichten 1871, S. 433—440.

\*\*) Die Zahlen hinter den Namen bedeuten die Anzahl der Fahrten; die Differenz ergibt sich daraus, daß die Weiterführung der Züge von Karlsruhe nach Norddeutschland mehrere Male von einem neuen Führer übernommen wurde.

\*\*\*) 1. Aerzte, Dr. Bähr, Prof. Bergmann (5), Dr. Briere, Prof. v. Schellus, Dr. Courvoisier, Dr. Cramer (2), Deimling, Prof. v. Dusch, Dr. Fehr (2), Hofrath Friedreich, Haß (7), Dr. Heiligenthal (7), Dr. Loffen, Liborius, Dr. Massini (4), Dr. Odin, Dr. Reybelle, Ritter (2), Schöpflin, Hofrath Simon, Tritscheler, Dr. v. Wänker (3). 2. Candidaten der Medicin: Barth, v. Cohanen (3), Dreyer, Dupré, Ferrer (2), Frey, Ricati, v. Seyfried, Spiegel, Welzien (3).

†) Chirurgen: Gerhards (9), Hef (3), Raifsch (11) und Rüttenberger (10).

††) Von den Mitgliedern der Hilfsmannschaft hat je einer den Zug 17, 14, 11, 9 und 8 Mal, je zwei haben ihn 7 und 6, je drei 5 und 4, zwölf 3, achtzehn 2 und siebenundfünfzig 1 Mal begleitet.

Verwundete und Kranke abholte, theils unmittelbar an der Bahn gelegen, theils unweit derselben, so daß die Patienten zu Wagen auf den Zug gebracht werden konnten: Alsfird, Arbois, Belfort, Brumath, Chatenois, Colmar, Dammemarie, Dijon, Dole, Epinal, Giromagny, Gray, Lagny, La Trappe, Lons le Saulnier, Luneville, Lure, Mühlhausen, Nanzig, Poligny, Pontarlier, Raon l'Etape, Senthem, Straßburg, Vesoul. Dazu kommen noch die Reserve- und Vereinslazarethe in Deutschland, aus denen der Lazarethzug bei seinen Fahrten nach dem Norden evacuirte: Freiburg, Karlsruhe, Heidelberg, Frankfurt. Von Berlin, Karlsruhe und Rastatt wurden Süddeutsche und Franzosen als Rückfracht mitgenommen.

In die nachstehend verzeichneten Lazarethe in Deutschland brachte der Zug seine Verwundeten und Kranken: Berlin, Durlach, Frankfurt, Freiburg, Fulda, Gießen, Halle, Heidelberg, Karlsruhe, Kassel, Leipzig, Nürnberg, Offenbach, Offenburg, Forzheim, Schwellingen, Stettin, Stuttgart, Wittenberg. Nach Beaumont, Vesoul und Nanzig wurden invalide Franzosen verbracht.

Die erste Fahrt des Lazarethzuges war, wie die des oben erwähnten Zuges unter der Führung des Oberbauraths Sternberg, zur Evacuation der Lazarethe in Raon l'Etape bestimmt, ebenso die dritte Fahrt, welche die Evacuation vollendete, wobei die Patienten auf Wagen bis an die gesprengte Brücke zwischen Raon und Baccarat gebracht werden mußten, an deren Herstellung nicht gedacht werden konnte.\*) Diese beiden Züge nahmen auch in Luneville, welche Stadt Endstation der zweiten Fahrt\*\*\*) war, Kranke und Verwundete auf, nachdem Prinz Karl mit dem Chefarzt der dortigen Lazarethe, Oberstabsarzt Dr. Albrecht, eine Verabredung getroffen hatte, dahin lautend, daß von dort der badische Lazarethzug verlangt werden würde, sobald eine genügende Anzahl transportfähiger Patienten daselbst angeammelt sein würde. Es war dabei vorzugsweise auf die Angehörigen des 14. Armeecorps gerechnet, für dessen Kranke und leichter Verwundete Luneville sich als der geeignetste Sammelort herausstellte.

Nach den blutigen Ausfallgefechten vor Paris wurde unser Zug, der seine Hauptbestimmung im Transport der Kranken und Verwundeten des 14. Armeecorps zu erblicken hatte, der Evacuationscommission Eprenay für eine Fahrt nach Lagny zur Verfügung gestellt, welche derselbe in den Tagen vom 10.—19. December zurücklegte\*\*\*\*), wodurch es uns also gegönnt war, in sehr willkommener Weise zur Heimbeförderung der zahlreichen Opfer jener Gefechte beizutragen, deren möglichst rasche Entfernung aus der Nähe des Schlachtfeldes bei der Anfangs December herrschenden strengen Kälte besonders erwünscht war. Für die nächsten vier Fahrten des Zuges (5.—8.) war Epinal die Endstation.†) Gerade im rechten Moment war es möglich geworden, die gesprengte Brücke bei Charmes wieder fahrbar zu machen; denn das blutige Gefecht, das die badische Division so rühmlich und siegreich bei Ruits (am 18. Decbr.) befehnd, ließ die möglichst schnelle Evacuation des Etappenlazarethes in Epinal äußerst wünschenswerth erscheinen, um dort zur Aufnahme der von Dijon mit Landfuhrwerk anlangenden Patienten Platz zu gewinnen.

Schon der erste nach Epinal abgehende Zug (26.—29. December) brachte außer jenen älteren Pfleglingen einzelne Verwundete von Ruits; einen größeren Theil führten die drei anderen Züge (31. December bis 13. Januar) in die Heimath, wobei unser Lazarethzug auch die traurige Pflicht zu erfüllen hatte, die Leichen der dort gefallenen tapfern Officiere den trauernden Familien zurückzubringen. Leider war es damals nicht möglich, die Bahn auf eine weitere Strecke fahrbar zu machen, so daß, als Dijon von den deutschen Truppen geräumt wurde, eine große Zahl von Schwerverwundeten und Kranken, die den Wagentransport nicht hätten übersehen können, zurückgelassen werden mußte.

Während des Marsches der v. Werder'schen Armeecorpsabtheilung in der Richtung von Belfort, wobei das Bedorfen größerer Kämpfe vorauszusehen war, wurde die Zweckmäßigkeit einer gründlichen Evacuation der während der Belagerung von Belfort etablirten Lazarethe besprochen und Sr. Großh.

\*) Vergl. Nachrichten 1870, S. 181, 208, 216, 246 ff.

\*\*) Vergl. Nachrichten 1870, Seite 194.

\*\*\*) Vergl. Nachrichten 1870, S. 239. 1871, S. 20 ff. 59 ff.

†) Vergl. Nachrichten 1870, S. 296. 1871, S. 8, 15, 30, 40, 47.

Hohheit der Prinz Karl begab sich am 15. Januar nach Dannemarie, um von da aus mit General v. Treslow das Geeignete zu vereinbaren. Aber früher, als man hatte glauben können, kam es auf der Linie Montbelliard—Sericourt zum Kampfe, und noch in der Nacht vom 15.—16. Januar langte ein Telegramm des Prinzen dahier an, das die schleunige Abiendung des Zuges nach Dannemarie — als Endpunkt der Eisenbahn — verlangte.

War unsere Hilfsmannschaft schon auf den Fahrten nach Epinal mehr als seither in die Nähe des Schauplages der kriegerischen Action gelangt, wobei die Fahrt über die Rothbrücke bei Charmes schon immer als eine Leistung gelten konnte, bei der das Leben des Einzelnen mehr als gewöhnlich bedroht war, so war es ihr jetzt gegönnt, ihr Liebeswerk zu vollziehen, während nur wenige Stunden entfernt die Schlacht wüthete; der Zug, der am 16. Januar\*) Abends Karlsruhe verließ, kam in Dannemarie an, noch bevor die Entscheidung bei Belfort völlig gefallen war, und die feindseligen Geberden der erregten Bevölkerung in Mühlhausen und an andern Bahnhofen gestattete einen Schluß, was auch den unter dem Zeichen des rothen Kreuzes im weißen Feld ausgezogenen Deutschen im Fall eines ungünstigen Ausganges der Schlacht bevorzustanden hätte.

Waren es bisher — mit Ausnahme der Fahrt nach Lagny — meist Verwundete gewesen, die schon längere Zeit unter ärztlicher Behandlung geblieben hatten, so waren die Verwundungen Derer, die dieser und die nächsten Züge\*\*) von Dannemarie brachten, größtentheils noch ganz frische; einige waren mit den auf dem Schlachtfeld angelegten Rothverbänden in den Zug gebracht worden.

Auf dieser ersten Fahrt von Dannemarie (der 9. des Zuges) war es auch, daß der Tod zum ersten Male unser fahrendes Lazareth heimsuchte. Ein Mann starb während der Fahrt zwischen Appenweier und Kastatt, ein zweiter in der Nacht, während der Zug auf dem Karlsruher Bahnhofe stand.

Bisher waren selten oder nie Schwerkranke mit unserem Zuge befördert worden; nicht etwa als ob wir uns dessen geweigert hätten, sondern die Verhältnisse der Lazarethe, deren Evacuation uns oblag, hatten den Transport Schwerkranker bisher nie erheischt. Nun aber, da unter dem Belagerungscorps vor Belfort sich viele Typhuskranke befanden, wünschten die Aerzte auch diese evacuiren zu können, und so war es besonders der 13. Zug\*\*\*) der zwischen 30—40 Typhuskranke, darunter eine Anzahl bereits sehr weit entwickelter Fälle, nach Freiburg zu verbringen hatte. Obwohl sich auch bei der Pflege dieser Kranken die Hilfsmannschaft weder durch das Ekelhafte mancher Handreichungen noch durch die Gefahr der Ansteckung irgendwie zurückschrecken ließ, ward doch in Folge dieses Transportes beschloffen, in Zukunft einige ausgebildete Pflegerinnen des Badischen Frauenvereins, vorzugsweise zur Verpflegung innerlich Kranker, dem Zuge beizugeben, die dann auch auf den Zügen 16—19 die besten und dankenswertheiten Dienste geleistet haben.

Nach Dannemarie fuhr der Lazarethzug in der Zeit vom 16. Januar bis 22. Februar viermal, wobei die letzte Fahrt durch Detachirung einiger Wagen an die Station Sentheim der Thamer Bahn auch eine größere Zahl von Patienten des badischen zweiten Feldlazareths zu Giromagny evacuiren konnte.

Nach der dreitägigen Schlacht von Belfort kam durch ein Telegramm Sr. Hohheit des Prinzen Hermann zu Sachsen-Weimar an Ihre königliche Hohheit die Frau Großherzogin das Anerbieten des württembergischen Sanitätsvereins an uns, bei der Evacuation der dort Verwundeten mitzuwirken.

Dasselbe wurde mit bestem Danke begrüßt, und nahm in Folge dessen ein württembergischer Sanitätszug unter Führung des Freiherrn von Dv., unterstützt durch die Erfahrungen Sr. Großherzoglichen Hohheit des Prinzen Karl, der in Mühlhausen den württembergischen Zug bestieg, wirksam und erfreulich an dem von uns übernommenen Liebeswerke Theil.

Es mag gleich hier bemerkt werden, daß auch später noch, auf Anregung von Karlsruhe aus, zwei württembergische Sanitätszüge sich an der Evacuation der Verwundeten und Kranken, zu Dannemarie und Dijon betheiligt haben.

\*) Vergl. Nachrichten 1871, S. 63, 71, 89 ff.

\*\*) Vergl. Nachrichten 1871, S. 79, 88, 135, 143, 183, 189 ff.

\*\*\*) Vergl. Nachrichten 1871, S. 189—191.

Zwischen die Fahrten des Lazarethzuges, deren Endpunkt Dannemarie war, fällt eine Fahrt (die 11.) nach Basel<sup>\*)</sup>, wodurch unseren Vereinen die Freude zu Theil wurde, 56 badischen Offizieren und Soldaten, die in Dijon zurückbleiben mußten und nun über Lyon und Genf in die Heimath zurückkehrten, den ersten Liebesdienst im Vaterlande erweisen zu dürfen, nachdem ihnen schon der deutsche Hilfsverein in Genf den freundlichsten Empfang bereitet hatte.

Und unmittelbar an die Fahrten nach Dannemarie schließt sich eine Fahrt nach Waldshut<sup>\*\*)</sup> zur Aufnahme von 96 Preußen vom zweiten Armeecorps, die — die letzten Opfer bei der Verfolgung der Armee Bourbaki's — in Pontarlier gelegen hatten. Ein unklar abgefaßtes Telegramm trug die Schuld, daß wir diese Tapfern erst an der deutschen Grenze in unsern Zug aufnahmen, der bereit gewesen war, ihnen durch die Schweiz bis auf französischen Boden entgegenzukommen.

Inzwischen war der Friede abgeschlossen worden, womit freilich unsere Thätigkeit noch lange nicht an einem Abschlusse angelangt war. Im Gegentheil, nun erst begannen die Fahrten unseres Zuges sich auf weitere Strecken und längere Zeitdauer auszudehnen. Nunmehr war die Eisenbahn auf der Linie Spinal-Dijon, trotz der fast für unüberwindlich geltenden Schwierigkeiten, fahrbar gemacht worden und unser Zug war der erste, der den gesprengten und von der Eisenbahnabtheilung des 14. Armeecorps wiederhergestellten Viaduct bei Vertigny überschritt, auf der Fahrt nach Vesoul<sup>\*\*\*)</sup> (1.—5. März). Dieser folgte vom 7.—13. März eine Fahrt nach Dijon †).

Bis dahin waren die mit unserm Zug evacuirten Patienten im großen Ganzen ausschließlich in badische Lazarethe verbracht worden; nur Einzelne, meist Offiziere und dann Leichtverwundete und Leichtkranke, die mit gewöhnlichen Zügen reisen konnten, hatten die Reise in die Heimath unmittelbar fortgesetzt. Nun aber nach dem Friedensschlusse machte es einerseits der Wunsch der preussischen Behörden, die Angehörigen der einzelnen Armeetheile wo möglich in ihre Heimathsprovinzen verbracht zu sehen, andererseits die bei der in Aussicht genommenen Rückkehr der badischen Division angeordnete Räumung verschiedener Lazarethe im Großherzogthum, nöthig, den Lazarethzug von Karlsruhe aus seine Reise noch weiter fortsetzen zu lassen. So wurde bereits ein Theil der von Dijon kommenden Patienten auf Anordnung der Evacuationscommission Weissenburg nach Fulda verbracht.

Nun folgen drei Züge, von denen der erste (17.) den Rest der in Dannemarie, Altkirch, und Mülhausen liegenden transportablen Kranken und Verwundeten evacuirte und seine Fahrt bis Frankfurt a.M. fortsetzte. ††) Der zweite †††) (18.) hatte die Aufgabe, in Dole die transportablen Leute mitzunehmen, von Mouchard aus über Arbois und Poligny nach Lons le Saulnier zu fahren und mit seinen Insassen in Pontarlier sich wieder mit der dorthin vorausgegangenen Zugabtheilung zu vereinigen. Außer einer kleinen Anzahl von Badenern waren es Angehörige des I., II. und VII. Armeecorps, welche dieser Zug evacuirte. Von Pontarlier aus setzte er, mit Genehmigung der eidgenössischen Behörden, seine Fahrt durch die Schweiz fort und wurde an vielen Orten, besonders aber in Neuenburg, mit sympathischen Kundgebungen begrüßt. Der dritte dieser Züge (19.)<sup>††††)</sup> endlich begab sich nach Dijon, von da nach Dole, und wieder über Pontarlier, wo er die letzten dort noch befindlichen Pommern aufnahm, durch die Schweiz nach Deutschland zurück.

Die beiden zuletzt genannten Züge erhielten die Weisung, ihre norddeutschen Pfleglinge (nach Abgabe der Rheinländer und Westfalen in Frankfurt und Fulda) nach Stettin zu verbringen und die Hilfsmannschaft beider Züge durfte sich auf der Rückreise einiger Tage in Berlin und dabei hoher, Allen unvergeßlicher Auszeichnung erfreuen.

\*) Vergl. Nachrichten 1871, S. 118, 158.

\*\*\*) Nachrichten 1871, S. 191, 208.

\*\*\*) Vergl. Nachrichten 1871, S. 207, 216.

†) Vergl. Nachrichten 1871, S. 223, 231, 247 ff.

††) Vergl. Nachrichten 1871, S. 240, 255.

†††) Vergl. Nachrichten 1871, S. 263, 279, 321 ff.

††††) Vergl. Nachrichten 1871, S. 312, 337 ff., 373 ff.

Ihre Majestät die Kaiserin und Königin Augusta hatte bei der Anwesenheit der beiden Züge die hohe Gnade, dieselben mit Ihrem Besuche zu beehren, Ihre vollste Anerkennung der Ausrüstung derselben und der Leistungen der Mannschaft auszusprechen, und denselben durch die Bewilligung einer Audienz im kaiserlichen Palais, durch Behändigung schöner Andenken, sowie durch Vertheilung von Billets zum Opern- und Schauspielhause eine ganz besondere Auszeichnung zu erweisen. Diese beiden Züge fuhren nicht leer nach Berlin zurück, sondern es wurde ihnen das einemal ausschließlich Franzosen, das anderemal auch einige Süddeutsche zur Beförderung anvertraut. Die Süddeutschen wurden in Hof und Stuttgart abgesetzt, von den Franzosen setzten nach der ersten Fahrt die meisten die Reise mit gewöhnlichem Zuge fort, während andere noch in Karlsruher Lazarethen verblieben. Die Franzosen des andern Zuges wurden zunächst nach Rastatt verbracht.

Um die von Berlin gekommenen und die noch in den Lazarethen von Karlsruhe und Rastatt befindlichen Franzosen in ihre Heimath zu verbringen, wurde am 26. April ein Theil des Zuges abgelassen,<sup>\*)</sup> der die Bestimmung erhielt, dieselben nach Besoul zu führen. Da aber dort nicht genügend Platz vorhanden war, mußte die Fahrt bis Besançon fortgesetzt werden.

Hatte die Einrichtung unseres Zuges vielfach die Aufmerksamkeit und Anerkennung des französischen Publicums erregt, so gaben bei dieser Fahrt die französischen Behörden diesem Gefühle officiellen Ausdruck. Der Führer des Zuges erhielt ein Schreiben des preussischen Commandanten von Besoul, in welchem es heißt: „Die hiesige französische Uebnahmecommission hat die Sorgfalt bewundert, welche den Kranken zugewendet worden ist, und hat mich erucht, den Herren ihre Dankbarkeit auszusprechen.“

Mit dieser 20. Fahrt, die am 1. Mai ihr Ende erreichte, fanden die Reisen des badischen Lazarethzuges ihren Abschluß.

In der nachstehenden Tabelle geben wir eine Totalübersicht über dieselben.

N <sup>o</sup> des Zu- ges.	Bestimmungs- ort	Zeit der		Lazarethe, in welche die Kranken und Verwundeten gebracht wurden.	Dauer der Fahrt.	Zahl der			Zahl der		Gesammte Zahl der Verwun- deten u. Kranken.
		Absahrt von Karlsruhe.	Ankunft in			Arzte u. chir. med.	Chirurgen.	Kranken- pfleger.	Offi- ciere.	Mann- schaft.	
1	Raon l'Etape	1870 4. Nov. 2 <sup>00</sup> M.	1870 9. Nov. 1 <sup>30</sup> M.	Karlsruhe	Zg. St. 4 23	5	3	7 <sup>*)</sup>	3	132	135
2	Luneville	21. Nov. 3 <sup>00</sup> M.	22. Nov. 9 <sup>15</sup> A.	Karlsruhe	1 18	3	1	7	2	109	111
3	Raon l'Etape	2 Dec. 3 M.	4. Dec. 11 <sup>00</sup> A.	Karlsruhe	2 21	3	—	8	3	263	266
4	Lagny	10. Dec. 12 Mitt.	19. Dec. 7 A.	Karlsruhe, Heidel- berg, Schwetzingen	9 7	6	1	9	21	296	317
5	Epinal	26. Dec. 9 A.	29. Dec. 12. A.	Karlsruhe	3 3	2	1	8	7	290	297
6	Epinal	1871 31. Dec. 8 A.	1871 3. Jan. 9 A.	Karlsruhe, Schwetzingen	3 1	4	1	12	—	400	400
7	Epinal	1871 6. Jan. 8 A.	1871 9. Jan. 9 A.	Freiburg, Karlsru- ruhe	3 1	2	2	14	10	197	207

<sup>\*)</sup> Bergl. Nachrichten 1871, S. 344, 354 ff.

<sup>\*\*</sup>) Regelmäßig waren auf jedem Zuge und sind daher in obigen Ziffern nicht mit einbegriffen: 1 Führer, 1 Deconom  
1 Koch, 4 Landwehrmänner und 1 Wagenwärter.

Nr. des Zuges.	Bestimmungs-ort.	Zeit der		Lazarethe, in welche die Kranken und Verwundeten gebracht wurden.	Dauer der Fahrt.	Zahl der			Zahl der verwundeten u. Kranken		Gesamtsumme der Verwundeten u. Kranken.
		Abfahrt von Karlsruhe.	Ankunft in			Berge u. caud. med.	Chirurgien.	Kranken-pfleger.	Offiziere.	Mannschafft.	
8	Epinal	11. Jan. 9 A.	13. Jan. 10 <sup>00</sup> M.	Karlsruhe	1 14	3	1	11	7	343	350
9	Dannemarie	16. Jan. 11 A.	19. Jan. 11 A.	Freiburg, Karlsruhe	3 —	4	1	13	12	314	326
10	Dannemarie	23. Jan. 7 A.	25. Jan. 12 A.	Karlsruhe, Heidelberg	2 5	3	2	14	11	210	221
11	Basel	2. Febr. 7 A.	3. Febr. 7 A.	Karlsruhe	1 —	1	2	6	4	52	56
12	Dannemarie	8. Febr. 9 A.	11. Febr. 8 A.	Karlsruhe, Heidelberg	2 23	4	2	14	4	183	187
13	Dannemarie u. Sonthheim	18. Febr. 8 A.	22. Febr. 6 M.	Freiburg, Karlsruhe, Durlach	1 5	4	2	17	1	157	158
14	Waldbshut	26. Febr. 2 Mitt.	27. Febr. 7 A.	Karlsruhe	1 5	2	2	7	1	95	96
15	Besoul	1. März 8 A.	5. März 8 A.	Freiburg, Karlsruhe, Schwegingen	4 —	3	2	14	—	277	277
16	Dijon	7. März 8 A.	13. März 6 A.	Karlsruhe, Fulda	5 22	3	2	13 u. 4 Schw.*	14	230	244
17	Dannemarie	15. März 8 A.	18. März 6 A.	Karlsruhe, Heidelberg, Frankfurt, Offenbach	2 22	4	2	18 u. 4 Schw.	9	297	306
18	Dole, Lons-le Saulnier, Pontarlier	23. März 12 <sup>00</sup> A.	5. April 11 Mitt.	Karlsruhe, Fulda, Berlin, Stettin	13 10	3	2	21 u. 5 Schw.	5	201	206
19	Dijon, Dole, Pontarlier	8. April 11 <sup>00</sup> A.	22. April 12 Mitt.	Karlsruhe, Berlin, Stettin (auf der Rückfahrt Leipzig, Nürnberg, Stuttgart, Raftatt)	13 10	3	2	17 u. 4 Schw.	2	152	154
20	Bejançon	26. April 9 <sup>00</sup> M.	1. Mai 9 A.	Karlsruhe	5 12	—	2	6	—	89	89

Außer diesen geschlossenen Zügen fanden mit Hilfe einzelner Wagen des Lazarethzuges auch noch Einzeltransporte unter Leitung und Mitwirkung von Vereinsmitgliedern statt, wobei die badischen Salonwagen, die mit eisernen Bettladen versehen waren, verwendet wurden.\*\*)

In 9 Fahrten wurden auf solche Weise 9 verwundete Officiere (darunter Se. Großh. Hoheit der Prinz Wilhelm von Baden) und 60 verwundete Soldaten, unter Mitwirkung von 13 Vereinsmitgliedern, befördert, und zwar von Karlsruhe (nach der Ankunft des Zuges aus Lagny) nach München, von Karlsruhe nach Berlin, von Wertheim nach Schwegingen, von Straßburg nach Potsdam (Glienide), von Mühlhausen nach Karlsruhe, von Epinal nach Karlsruhe, endlich von Troyes nach Frankfurt a. d. Oder.

\*) Pflegerinnen des badischen Frauenvereins.

\*\*\*) Vergl. Nachrichten 1871, S. 438.

Ueber die Kosten der 20 Fahrten des badischen Lazarethzuges ist eine genaue Aufstellung gemacht worden. Die Kosten der Einrichtung der Wagen bestritt größtentheils das Großh. Kriegsministerium, das auch die von der badischen Eisenbahnverwaltung angerechnete Miethe der Wagen übernahm, welche diese der württembergischen Eisenbahndirection als Ersatz für die uns überlassenen Wagen zur Verfügung stellte. Das Kriegsministerium vergütete uns auch einige Zeit hindurch einen Theil der Verpflegungskosten, indem es vom Monat Januar an für die Angehörigen des 14. Armee-corps, die der Zug beförderte, pro Mann 1 Gulden (in Summe 991 Gulden) an unsere Kasse auszahlen ließ.

Unseren Vereinen verblieb noch ein Theil der Einrichtungskosten der Wagen, die gesammte Verpflegung der Kranken und Verwundeten und die Bezahlung des ständig angestellten Personals.

Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung der Kosten:

I. Einrichtungskosten und Wagenmiethe.

1. Arbeiten der Wagenwerkstätte Karlsruhe . . . . .	1626 fl. 17 fr.
2. Wiederherstellung der württembergischen Wagen . . . . .	206 fl. 41 fr.
3. Wagenmiethe . . . . .	3601 fl. — fr.
	5,433 fl. 58 fr.

II. Verpflegung der Kranken und Verwundeten:

1. Lebensmittel und Heizungsmaterial im Aufschlage zu . . . . .	11,464 fl. 25 fr.
2. Verbandzeug, Wäsche und Wollwaaren, im Aufschlag zu . . . . .	5,245 fl. 21 fr.
3. Medicamente, Instrumente u. dergl., im Aufschlag zu . . . . .	469 fl. 3 fr.
4. Von den Führern der Jüge unterwegs verausgabt . . . . .	3,243 fl. 40 fr.
	20,422 fl. 29 fr.

III. Vergütung an das Personal und verschiedene Ausgaben:

1. Personal . . . . .	2,493 fl. 12 fr.
2. Verschiedene Ausgaben . . . . .	17 fl. 35 fr.
	2,510 fl. 47 fr.

Von dieser Summe von . . . . .	28,367 fl. 14 fr.
kommen nun in Abzug die vom Großh. Kriegsministerium vergüteten . . . . .	5,834 fl. 1 fr.
bleibt wirklich von den Vereinen verausgabt . . . . .	22,533 fl. 13 fr.

Wenn wir von der obigen Summe 367 fl., als muthmaßliche Kosten der 9 Einzeltransporte abziehen, so würde sich als Kosten für jede der 20 Fahrten die Durchschnittssumme von 1400 fl. und in runder Summe als Kosten für Transport und Verpflegung des einzelnen Kranken oder Verwundeten 6 fl. ergeben. Dabei sind aber nicht gerechnet (weil im Detail nicht mehr nachweisbar) die theilweise sehr bedeutenden Vorräthe an Naturalien, welche der Lazarethzug auf seinen Fahrten von den Depots der Vereine in Deutschland, wie auf dem Kriegsschauplatz in allen Fällen erhielt, wo die mitgenommenen Vorräthe nicht ausreichten.

Wir haben dem Bericht über die Fahrten des Lazarethzuges noch hinzuzufügen, daß, wie schon oben erwähnt, mit diesen Jügen häufig große Transporte von warmen Bekleidungsgegenständen und andere Depotutensilien nach dem Kriegsschauplatz abgingen, wie denn auch sowohl die vom Großh. Kriegsministerium beigeestellten Omnibusse zum Verwundetentransport, als auch der auf Kosten J. K. G. der Großherzogin von Lipowsky construirte Wagen zum Transport solcher Verwundeten, die nur in liegender Stellung zu befördern waren, bei Gelegenheit der Fahrten dieses Zuges an ihre Bestimmungsorte verbracht wurden. Es wird geeignet sein, an dieser Stelle auch mit dankbarer Gesinnung der reichen Spenden an warmen Schuhen, Socken, Decken u. dergl. zu gedenken, welche, auf Anregung des Herrn Oberbürgermeister Lanter gesammelt, durch Herrn Gemeinderath Däschner bei der Abfahrt der in die kälteste Zeit fallenden Jüge dem jeweiligen Führer zu passender Vertheilung übergeben wurden.