

Zeitschrift: Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes

Herausgeber: Schweizerischer Centralverein vom Roten Kreuz

Band: 43 (1935)

Heft: 5

Artikel: Eine internationale Konferenz für den Strassenhilfdienst

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-973205>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

à pouvoir les transformer rapidement et sans inconvénient en avions sanitaires, en cas de nécessité. En outre, l'instruction que reçoivent les pilotes doit permettre de leur confier le transport de blessés ou de malades, ou de les charger de la reconnaissance des lieux où se serait éventuellement produite une catastrophe. Cet enseignement pourrait être confié à la Croix-Rouge.

Quant à l'appareil, d'une construction simple, il doit permettre des évolutions faciles et pouvoir utiliser des terrains d'atterrissage réduits ou improvisés, tels que des champs ou des prairies situés à proximité d'hôpitaux ou de villes. Du point de vue de la sécurité et du confort du malade transporté, il est indispensable que celui-ci puisse être embarqué sur son brancard sans difficulté, et que la bonne suspension du brancard persiste pendant toute la durée du voyage. La construction de l'avion doit prévoir l'aération intérieure de la carlingue sans provoquer de courants d'air, et le bruit du moteur doit être atténué dans la mesure du possible. Il est recommandé que la tête du malade puisse se trouver au dessus du centre de gravité de l'avion et non loin du pilote, pour le cas où il ne serait pas possible d'embarquer un médecin ou une infirmière voyageuse.

Un appareil, répondant dans une très large mesure à ces considérations, a été réalisé par un constructeur français et présenté dans la matinée du 4 août dernier sur le terrain d'aviation de Villacoublay, aux environs de Paris, à des représentants de la Croix-Rouge et à des personnalités s'intéressant au développement de l'aviation sanitaire. L'appareil présente cette particularité qu'un large espace est réservé au transport des bagages, et c'est précisément cet espace qui, en cas d'utilisation de l'avion pour le transport des blessés, reçoit le brancard. De plus, l'appareil offre l'avantage de permettre un décollage et un atterrissage dans les meilleures conditions, évitant toute secousse au malade transporté. Le bruit du moteur en a été remarquablement atténué. J'ai pu me rendre compte de ces qualités au cours d'un vol d'essai au dessus de Paris.

J'espère que ces impressions intéresseront les sociétés nationales de la Croix-Rouge et les aviateurs privés, qui verront ainsi que les constructeurs cherchent activement à résoudre les problèmes faisant encore obstacle à la généralisation de l'aviation sanitaire. J'ai constaté avec plaisir que ce problème, quant à la construction elle-même, a trouvé sa solution et que son utilisation incombe maintenant aux organisations humanitaires. (Suivi de *L'Infirmière aviatrice*.)

Eine internationale Konferenz für den Strassenhilfsdienst.

Das ungarische Rote Kreuz lädt zu einer internationalen Sachverständigen-Konferenz für den Strassenhilfsdienst ein, die vom 20.—24. Mai dieses Jahres in Budapest stattfinden soll. An der Veranstaltung sind ferner beteiligt die Liga der Rotkreuzgesellschaften und die

ständige internationale Kommission für den Strassenhilfsdienst. Zweck der Konferenz ist die Ermöglichung eines Meinungsaustausches zwischen Rotkreuzvertretern verschiedener Länder und Sachverständigen für Strassenverkehrswesen zwecks Vereinheitlichung der

Strassenhilfsdienst-Einrichtungen. Die Tagesordnung umfasst drei Hauptpunkte: Strassenhilfsdienst, Unfallverhütung und das Rettungswesen auf den grossen internationalen Verkehrsstras-

sen. Im Zusammenhang mit der Veranstaltung ist eine kleine Ausstellung von Sanitäts- und Unfallverhütungsmaterial geplant.

Schutz dem Radfahrer.

«Die Equipage des kleinen Mannes, einst der Stolz des Ritters vom Stahlross», ist jetzt ein gering geschätztes Arbeitervehikel. Ein Mensch, der etwas auf sich hält, darf sich seiner nicht bedienen. Heute darf der Einzelne ja nicht mehr tun, was ihn freut, was ihm Ruhe, Friede und Erholung bringt, sondern nur das, was der andere, die Mode, vorschreibt.

Neuere Statistische Erhebungen der Schweiz. Hygienischen Zeitschrift «Gesundheit und Wohlfahrt» 1934 Nr. 8 haben nämlich zur allgemeinen Ueerraschung ergeben, dass bei aller Anerkennung gesunder Uebungen, wie Militärdienst, Pfadfinder, Berg-, Ski-, Wassersport, das Rad als Mittel zur Erhaltung der Gesundheit und Ertüchtigung des Körpers weitaus alle andern Sportarten übertrifft. Die sichtbare Zunahme unserer Generation an Kraft, Gesundheit, Mut und Geistesgegenwart bei beiden Geschlechtern ist in allererster Linie dem Fahrrad zu verdanken. Zirka 850'000 Fahrräder hat das statistische Jahrbuch der Schweiz pro 1933 gezählt. Auf jeden dritten bis vierten Schweizer oder Schweizerin, etwa vom 6. bis 60. Altersjahr, kommt ein Fahrrad.

Das Radfahren wird aber nicht etwa wie das Turnen, der Wassersport usw. ein- bis zweimal wöchentlich eine Stunde betrieben, sondern täglich, Sommer und Winter, Jahrzehnte lang. Welcher Sport kommt dem auch nur von ferne gleich?

Irgend einer gesundheitsfördernden Uebung huldigen schätzungsweise 5—10 Prozent unserer erwerbstätigen Bevölkerung, eingeschlossen die Schulen. Das Fahrrad aber benützen etwa 30 Prozent. Dem Radfahrer sollte darum der Bundesrat Reden halten, ihm sollte man in erster Linie Feste feiern, Fahnen, Becher und Kränze austheilen. Das wird sicher auch geschehen, sobald sich Schul- und Militärbehörden von seiner Wichtigkeit überzeugt haben werden. Bis dahin allerdings muss der Radler froh sein, wenn er mit heiler Haut und ganzen Knochen von der Strasse kommt. Von der Autostrasse, welche ihn kaum mehr duldet — obschon er, was auch nicht alle wissen — volle 50 Prozent an ihre Unkosten zahlen muss.

Wenn aber der vernünftige Autofahrer einmal erfasst hat, wie gross seine Verantwortung, wie gross sein Anteil an den über 400 Autotodesfällen ist (pro Jahr in der Schweiz), dann wird er gerne aufhören, den harmlosen Radfahrer an den steilen Trottoirrand, an das Brückengeländer zu drängen und ihn beim Ueberholen zu streifen, wie das jetzt alle Tage vorkommt. *J'ai gratté une douzaine aujourd'hui!* Welcher Tiefstand der öffentlichen Begriffe von Moral.

Es heisst darum, dem Teufel Kohlen sparen, wenn man bei jeder Gelegenheit daran erinnert, dass wir uns, was die *Autoverletzungen und Todesfälle* anbetrifft, bereits im Kriegszustande be-