

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: 49 (1941)

Heft: 9: Das alpine Sanitäts- und Rettungswesen für Militär und Sport

Artikel: Seenotflugzeuge und Rotes Kreuz

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-546530>

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: 31.03.2025

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

Die Bedeutsamkeit der unschuldigsten Reden und Handlungen wächst mit den Jahren, und wen ich länger um mich sehe, den suche ich immerfort aufmerksam zu machen, welcher ein Unterschied stattfindet zwischen Aufrichtigkeit, Vertrauen und Indiskretion, ja dass eigentlich kein Unterschied sei, vielmehr nur ein leiser Uebergang vom Unverfänglichsten zum Schädlichsten, welcher bemerkt oder vielmehr empfunden werden müsse. Hierauf haben wir unseren Takt zu üben.

Goethe.

Mit Recht und mit Wahrheit kommst du am weitesten im Leben.

Plattotep (V. ägypt. Dynastie).



Die Besatzung

eines abgeschossenen Rettungsflugzeuges ist eingeholt worden.

Afin de supprimer le danger d'avalanche sur quelques pentes particulièrement exposées, et comme la pose de mines est toujours dangereuse étant donné qu'elle oblige à monter sur ces pentes, l'armée suisse a mis à la disposition du Service de la Parsenn deux mortiers, scellés sur leur position de batterie, qui permettent de tirer sur les masses de neige pour les détacher de la montagne.

Grâce à cette organisation, depuis 1932—1933, il n'y a pas eu un seul skieur enlevé par les avalanches, malgré que le massif de la Parsenn soit fréquenté par des centaines de milliers de skieurs.

Il est évident que le Service de la Parsenn ne peut pas donner la garantie absolue qu'il n'arrivera jamais plus de pareils accidents. Mais tout ce qu'il est possible de faire par des mesures de sécurité sera réalisé et on ne ménagera aucun effort pour accélérer encore l'arrivée des secours en cas d'accidents légers, ceux-ci ne représentant d'ailleurs qu'un pourcentage minime par rapport au grand nombre de visiteurs.

Le Service de la Parsenn, qui dépend maintenant du comité «Pro Parsenn», continuera donc à servir d'exemple comme service de secours en montagne dans une région extrêmement fréquentée.

C.-H. Rheiner (traduit de l'allemand).

Bei grossen Skirennen, wie z. B. dem Parsenn-Derby, an welchem zwischen 200 und 300 Renner teilnehmen, daneben noch Tausende von übrigen Skifahrern die Strecke Parsenn—Küblis hinuntersausen, wäre dieser ausgezeichnet organisierte Parsenn-Dienst dennoch ungenügend. Da springt dann der Davoser Samariterverein in die Lücke. Je nach der Grösse des Rennens werden 6—16 Doppelposten auf der Strecke verteilt, die mit gut ausgerüsteten Sanitätstaschen versehen sind. Und wie oft schon konnten unsere Samariterinnen und Samariter erste Hilfe leisten und die Verunfallten dem Arzte zuführen.

Seenotflugzeuge und Rotes Kreuz

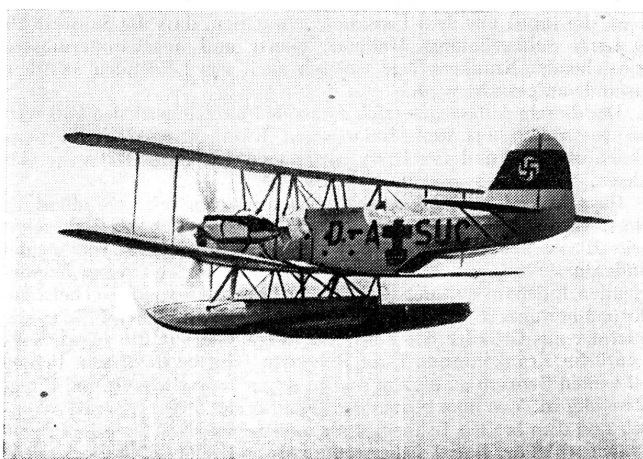
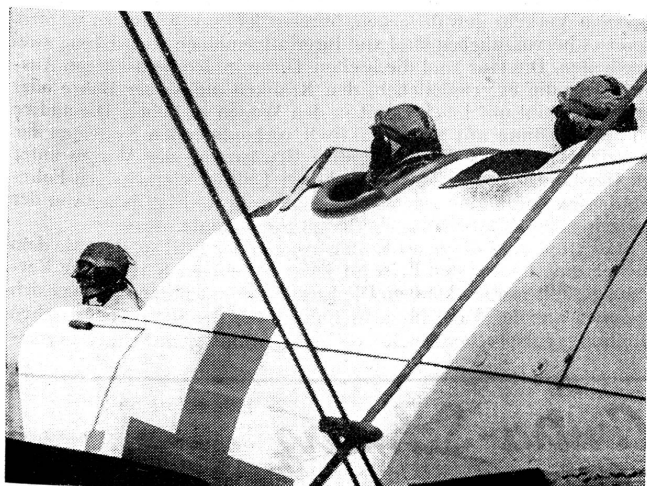
Die deutschen und englischen Seenotflugzeuge fallen nicht unter den Schutz der Genfer Konvention, obschon sie weissgestrichen sind und das rote Kreuz tragen. Pilot und Sanitätsmannschaft dieser Flugzeuge führen daher unter schwierigsten Bedingungen und in steter Gefahr, abgeschossen zu werden, den Rettungsdienst auf dem Meere durch.

Jedermann wird sich noch daran erinnern, wie zu Beginn der Luftschlachten zwischen England und Deutschland der schweizerische Gesandte in London die Vorschläge Deutschlands um Schonung der Seenotflugzeuge an England weiterleitete; diese Vorschläge wurden von England abgelehnt.

Nicht alle verstehen, weshalb die Flugzeuge, die für den Rettungsdienst verwendet und das rote Kreuz tragen, nicht automatisch den Schutz der Genfer Konvention geniessen.

In dieser Konvention ist das von ihr geschützte Personal und Material genau umschrieben. Erweiterungen, wie sie ein jeder Krieg nach sich zieht, erfordern gründliches Studium und Ratifikation durch alle dem Roten Kreuz angeschlossenen Landesregierungen. Eine Uebereinkunft betreffend Sanitätsluftfahrt ist aber bis heute noch nicht getroffen worden.

Am 27. Juli 1929 wurde das Genfer Abkommen erweitert und ergänzt. Im Schlussakt lesen wir: «Die Konferenz spricht den Wunsch aus, dass die an den Genfer Uebereinkünften beteiligten Länder in naher Zukunft zu einer Konferenz zusammentreten möchten, um mit aller erforderlichen Ausführlichkeit die Sanitätsluftfahrt in Kriegszeiten zu regeln.»



2 sichere Treffer pro Serie

Der neue Trefferplan der Interkantonalen Landes-Lotterie

garantiert auf jede Serie zu 10 Losen unter dem „Roten Kleeblatt“-Verschluss 2 sichere Treffer. Die Serie bietet überdies 10 weitere Gewinnchancen.

Einzel-Los Fr. 5.—, Serie Fr. 50.— erhältlich bei allen mit dem Roten Kleeblatt-Plakat gekennzeichneten Verkaufsstellen und Banken, sowie im offiz. Lotteriebüro, Nüscherstr. 45, Zürich, Tel. 37670, Postcheck VIII/27 600.

Ziehung 13. März

Eine solche Kommission wurde bestellt und eine Reihe von Konferenzen abgehalten. Der Krieg brach aber aus, bevor eine befriedigende Lösung gefunden werden konnte; denn Einwände und Befürchtungen militärischer Natur wogen so schwer, dass ein noch nicht reifer Beschluss abgelehnt werden musste.

Die Genfer Konvention hat sich nur deshalb während mehr als siebenzig Jahren behaupten können, weil sie sich mit schweizerischem Sinn für die Realität nur streng auf das beschränkte, was sich technisch auch wirklich durchführen liess.

Dk³ und Dk⁴

Die Krankenwagen der Schweiz. Bundesbahnen.

Krankentransporte über grössere Entfernungen ergeben sich einerseits aus dem Wunsche fern von ihrem Heim und Wohnort erkrankter oder verunfallter Personen, sich in die Obhut und Pflege der eigenen Angehörigen und in die Behandlung des eigenen Arztes zu begeben, andererseits aber wohl ebenso oft gerade umgekehrt aus der Notwendigkeit, ein auswärtiges Krankenhaus oder einen Kurort aufzusuchen. Für solche heikle Beförderungsaufgaben eignet sich die Eisenbahn ganz besonders. Mit dem ruhigen und zuverlässigen Lauf ihrer Züge, mit ihrer Unabhängigkeit von Tagesstunde, Jahreszeit und Witterung und ihren grossen Reisegeschwindigkeiten gewährleistet sie dem Leidenden eine schonende Fahrt, eine Behaglichkeit und ein Sicherheitsgefühl, wie sie ihm kein anderes Verkehrsmittel auf einer beliebig langen Reise zu bieten vermag. Die Geräumigkeit ihrer Fahrzeuge erlaubt nicht nur eine komfortable Unterbringung des Kranken selbst; sie ermöglicht es vielmehr auch einer beliebigen Zahl von Reisebegleitern und Pflegepersonen, den Weg in seiner unmittelbaren Nähe zurückzulegen und sich auch während der Fahrt seiner unbehindert anzunehmen.

Die Schweiz. Bundesbahnen sind für Transportaufgaben dieser Art ausgezeichnet gerüstet. Sie folgen auch auf diesem Sondergebiet ihrer Tradition sorgfältiger Verkehrsbedienungen, wie sie für die Schweiz als internationales Reiseland längst zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Sie sind sich dabei überdies der besonderen Verpflichtungen bewusst, die ihnen aus dem Umstande erwachsen, dass die Schweiz als ein Land weltberühmter ärztlicher Kunst und anerkanntermassen hochstehender Krankenpflege vielfach auch von Leidenden aus dem Auslande aufgesucht wird.

Der diesem Aufgabenbereich dienende Fahrzeugpark der SBB setzt sich zusammen aus fünf dreiaxigen Krankenwagen der Typenbezeichnung Dk³ und vier Drehgestellwagen des Typus Dk⁴ zu je vier Achsen.

Ganz besonderen Komfort bieten begreiflicherweise vor allem die zuletzt genannten Wagen, die denn auch tarifär als Fahrzeuge erster Klasse behandelt werden. Einer dieser Vierachser war an der Landesausstellung von 1939 ausgestellt und ist dort mit seiner hervorragenden Innenausstattung von Hunderttausenden von Besuchern gebührend bewundert worden. Den Hauptraum eines solchen Fahrzeuges bildet der aus Gründen der Fahrruhe in der Wagenmitte angeordnete eigentliche Krankenraum. Dem Patienten fehlt es in diesem lichten und weiten Gemach an nichts, was zu seiner Behaglichkeit und Pflege notwendig ist. Von dem bequemen Bette für ihn selber, dem Krankentisch und dem breiten Lehnstuhl bis zum Schlafdivan für eine Pflegeperson enthält der Raum das gesamte notwendige Mobiliar eines reich-

lich ausgestatteten, ja eleganten Spitalzimmers. Elektrische Lampen, elektrischer Bettwärmer, Ventilator für heisse Tage und Klingelanlage sorgen für ein Höchstmass an Komfort, und die anstossende, ohne Umweg über den Seitengang erreichbare Toilette mit warmem und kaltem Wasser rundet den Aufenthaltsbereich des Kranken zum Appartement, das ihm auch die längste Bahnfahrt erträglich macht. Im übrigen enthalten diese Wagen eine mit allem Notwendigen bis zum Geschirr und Silberbesteck für mehrere Personen wohl versehene Küche mit mehreren elektrischen Kochstellen und einem Eisschrank. Dem Aufenthalt des Arztes und allfälliger weiterer Begleitpersonen dienen drei Abteile, deren Sitze in Schlafgelegenheiten umgewandelt werden können. Diesen Personen steht auch ein vom Waschraum des Kranken getrennter Abort mit Waschgelegenheit zur Verfügung. Ein mit einem reichlichen Vorrat an Bettwäsche, Handtüchern, Wolldecken und dergleichen versehener Schrank bildet die «Lingerie» dieses fahrenden Krankenhauses, in welchem schliesslich auch ein besonderer Kofferraum für das grosse Gepäck und ein Aufenthaltsraum für den bahnamtlichen Begleiter nicht fehlen. Diesem letzteren ist die Obhut über den ganzen Wagen, dessen Reinigung und die Bedienung der vielfältigen technischen Einrichtungen während der ganzen Fahrt anvertraut.

Von grösserer Einfachheit als diese Vierachser sind die dreiaxigen Krankenwagen, die tarifmässig zur dritten Klasse gehören. Doch auch sie bieten ihrem Benützer einen durchaus befriedigenden Komfort, obschon beispielsweise die beschränkteren Platzverhältnisse die Anlage einer besonderen Küche nicht zulassen und daher Kochvorrichtung und Eisschrank unmittelbar im Krankenraum selber untergebracht sind. Für die Beliebtheit dieser Wagen bei dem doch recht anspruchsvollen schweizerischen Publikum zeugt eindeutig die Tatsache, dass sie im internen Verkehr weit häufiger verwendet werden als die vierachsigen Fahrzeuge.

Dass die beiden Fahrzeugtypen, Vierachser sowohl als Dreiachser, in gleicher Weise mit sämtlichen eisenbahntechnischen Einrichtungen ausgestattet sind, die ihre Einreihung in alle schweizerischen Zugsgattungen erlauben und ihre weitgehende Freizügigkeit auch im internationalen Verkehr gewährleisten, braucht kaum erwähnt zu werden. Besonders hervorzuheben sind von ihrer allgemeinen Ausrüstung zwei Einzelheiten. Die eine sind die breiten Türen in den beidseitigen Aussenwänden, die es ermöglichen, den Kranken auf seiner Bahre oder einem Tragstuhl mit Leichtigkeit in den Wagen zu heben. Die andere ist die Ausrüstung mit allen praktisch vorkommenden Systemen der Zugsheizung, so dass die notwendige Erwärmung der Wagen unter allen Umständen gewährleistet ist. Ja ein Teil der vierachsigen Fahrzeuge besitzt sogar eine eigene Zentralheizung und ist daher von der durchgehenden Zugsheizung überhaupt unabhängig.

Stationiert sind die neun Krankenwagen der SBB so, dass sie dem Besteller innert kürzester Frist an jeder beliebigen Station zur Verfügung gestellt werden können. Die Kosten ihrer Benützung setzen sich zusammen aus der Taxe für acht Fahrkarten der ihrer tarifarischen Einreihung entsprechenden Klasse nebst allfälligem Schnellzugszu-

Contra-Schmerz

hilft sofort bei:

Kopfweg, Rheuma,
Monatsschmerzen