

Zeitschrift: Das Schweizerische Rote Kreuz
Herausgeber: Schweizerisches Rotes Kreuz
Band: 62 (1953)
Heft: 3

Artikel: Ein Schweizer Helikopter in Holland
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-975720>

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: 01.04.2025

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

EIN SCHWEIZER HELIKOPTER IN HOLLAND

Alle, die sich an den Rettungsarbeiten in Holland beteiligt haben, sind sich darüber einig, dass der Einsatzwert des Helikopters besonders bei Ueberschwemmungen von keinem anderen Transportmittel auch nur annähernd erreicht zu werden vermag. Boote aller Art fahren leicht im oft nur zwei oder drei Meter tief überfluteten Gebiet fest, besonders wenn das Boot stark belastet ist und die vielen bis dicht unter die Wasseroberfläche reichenden Hindernisse, wie Haustrümmer, Obstgärten usw., des verschlammten Wassers wegen nicht rechtzeitig gesichtet werden können. Ein Helikopter aber vermag nicht nur auf kleinstem Raume abzusetzen, sondern, wenn das unmöglich ist, unmittelbar über einem Baum, über einem halbzerfallenen Dach, über einem Gummiboot, ja selbst über einem auf Holz Dahintreibenden dank dem Hubantrieb so lange in der Luft «stillzustehen», bis die Bedrängten mit der Strickleiter oder mit einem andern, der Situation angepassten Rettungsmittel aus der gefährlichen Lage gerettet werden können. Je rascher Helikopter eingesetzt werden, desto mehr Menschen können gerettet, desto mehr Leiden und Entbehrungen können den Ueberlebenden erspart werden. Diese Erfahrung bedeutet allen, die sich mit Katastrophenhilfe befassen, eine wertvolle Bereicherung.

«Sofort abfliegen, sobald eine Nachricht von Ueberschwemmungen und Menschen in Not eintrifft», das ist auch die Folgerung des Chefpiloten Josef Bauer, der den schweizerischen Helikopter nach Holland geflogen und dort mit einer Equipe der schweizerischen Rettungsflugwacht eingesetzt hat.

Er startete mit Hilfspilot Walter Demuth am Vormittag des 5. Februar unter schlechten atmosphärischen Bedingungen: Schneegestöber, miserable Sicht, tiefhängende Wolkendecke, starker, böiger Gegenwind. Die beiden führten eine Benzinreserve von 40 Litern in Kanistern und das nötige Werkzeug mit, um für alle Fälle von einem Flugplatz unabhängig zu sein. Bauer flog auf der ganzen Strecke im Tiefflug, nur ungefähr drei bis fünf Meter hoch, über Flüsse, Ueberlandstrassen oder Eisenbahnlinien. Dort unten wirkte sich der Gegenwind weniger hemmend aus, die Sicht blieb trotz Schneegestöber einigermaßen gut, und die Orientierung war sehr einfach. Kurz vor Strassburg ging das Benzin aus, was dank der Benzinreserve und der besonderen Eigenschaft der Helikopter, überall auf kleinstem Raume landen zu können, keine Schwierigkeit bedeutete. Auf dem Flugplatz Strassburg öffnete die Tatsache, dass der Helikopter im Auftrag des Roten Kreuzes reiste, alle Türen. Der

Schweizer Helikopter wurde nicht nur sofort abgefertigt, sondern er bezahlte keine Taxen und wurde jeder Formalität enthoben. Dieses gleiche Entgegenkommen, dieses Hochhalten des Roten Kreuzes erfuhr Pilot Bauer auf allen Flugplätzen seiner Reise, und auch er bemerkte mit Staunen, wie der Rotkreuzgedanke wahrhaft international ist. In Frankfurt, wo die Formalitäten sonst besonders kompliziert sind, in Köln, in Düsseldorf, überall dasselbe Entgegenkommen, nirgends Zollkontrollen, nirgends Landungstaxen, überall rascheste kameradschaftlichste Abfertigung. Die Fahrt einige Meter über dem Rhein, in dichtem Schneegestöber und starkem Wind, war besonders schwierig, so dass die Landung in Köln erst bei einbrechender Nacht erfolgen konnte. Pilot Bauer und Mechaniker Demuth wurden von den Amerikanern im Offiziersquartier freundlich aufgenommen, wo sie Verpflegung und Unterkunft erhielten. Anderntags um die Mittagszeit landeten sie auf dem holländischen Flugplatz Gilze Rijen, sie wurden von einem Teil der Equipe, von Prof. Albert Müller, Max Hunziker — beide sind Rettungsfallschirmer — und Oswald Matti, Chefmechaniker, empfangen. Die beiden Aerzte Dr. Guido Pidermann und Dr. Luzius Dettli befanden sich um diese Zeit schon auf den Inseln, wo sie an den zu Evakuierenden die vorgeschriebenen Impfungen vornahmen.

Das Hauptquartier der Helikopter war Woenstrecht in allernächster Nähe des Ueberschwemmungsgebietes. Als Pilot Bauer dort mit seinem Helikopter absetzte, fand er 15 grosse amerikanische, englische und französische Helikopter, wahre Prachtskerle von Maschinen, deren Besatzung die schweizerische Equipe kameradschaftlich in ihrem Kreise aufnahmen. Nach sofortigem Einsatz, in dessen Verlauf unser Helikopter ständig vorsorglich mit Radar verfolgt wurde, fand die Schweizer Equipe abends im Offiziersquartier Verpflegung und Unterkunft.

Am nächsten frühen Morgen schwirrten 19 Helikopter, jeder mit einer bestimmten Aufgabe, in alle Richtungen. Unser Helikopter führte, einem Taxameter gleich, die Aerzte von einem abgeschnittenen Notspital ins andere, um an eben Eingelieferten die Erste Hilfe vorzunehmen. Obwohl viele der vom Wasser Ueberraschten mehrere Tage und Nächte durchnässt im eisigen Wind und Schneegestöber auf einem Hausdach, einem Baum oder einem stehengebliebenen Stück Deich ausgeharrt hatten, gab es erstaunlich wenig Erkältungskrankheiten. Welch abgehärtete, sturm- und wettergewohnte Menschen! Unsere Aerzte hatten vor

allem Knochenbrüche zu pflegen und Massnahmen zur Bekämpfung von Erschöpfungs- und Schockzuständen zu treffen. Nach der Ersten Hilfe wurden die Patienten auf das Festland evakuiert.

Gleichen Abends war die Rettungs- und Evakuierungsaktion abgeschlossen und der Helikopter

nicht mehr nötig. Die Equipe beschloss deshalb, den Helikopter sofort in Roosendaal zu verladen und per Bahn heimzuschicken. Sie selbst traf wenige Stunden später in Kloten ein, nachdem sie allerdings nur kurze, doch wertvolle Arbeit hatte leisten können.

Hilfe des Schweizerischen Roten Kreuzes an die Opfer der Überschwemmungskatastrophen in Holland, England und Belgien

Als Soforthilfe sandte das Schweizerische Rote Kreuz in den ersten Katastrophenwochen mit Bahn, Flugzeug und Camion 89 Tonnen Bettzeug, Bettenmobiliar, Kleider und Schuhe nach Holland und 1,5 Tonnen Kleider und Schuhe nach England. Zudem übernahm es die Spesen für den in Holland eingesetzten schweizerischen Helikopter. Ferner trug es an die Sandsackaktion für England mit einem Beitrag von Fr. 50 000.— und an die riesigen Ausgaben des Niederländischen Roten Kreuzes ebenfalls mit Fr. 50 000.— bei. Die Soforthilfe betrug total Fr. 355 000.—.

Für weitere Hilfsaktionen verfügte das Schweizerische Rote Kreuz am 5. März noch über Fr. 1 957 604.40 (Sammelergebnis Fr. 2 312 604.40 minus Ausgaben für Soforthilfe Fr. 355 000.—).

Auf Wunsch der betreffenden Länder oder der Liga der Rotkreuzgesellschaften hat das Zentralkomitee des Schweizerischen Roten Kreuzes am 11. März die nötigen Kredite für vorläufig die drei folgenden Projekte bewilligt:

1. Für Baracken-Lieferungen an Holland zur Unterbringung von 1250 Deicharbeitern Fr. 1 000 000.—

Diese Lieferung von Holzbaracken entspricht einem dringenden Bedürfnis; denn Holland weiss zurzeit nicht, wie es seine Deicharbeiter unterbringen soll, und doch gehören die Deicharbeiten zu den allerdringendsten Sofortaufgaben. Holland plant, so rasch wie möglich zwei Arbeitslager für je 250 Mann in Hansweert, Süd-Beveland, aufzustellen, die dort fünf bis zehn Jahre bleiben würden. In ungefähr sechs Monaten, nachdem das Gelände genügend getrocknet sein wird, gedenkt Holland weitere drei Lager für total 750 Arbeiter auf der Insel Schouwen-Duiveland aufzustellen. Weitere Lagerprojekte befinden sich in Holland noch im Studium.

Diese Lager sind in Einheiten von je 250 Mann gedacht; eine Einheit umfasst fünf Schlafbaracken sowie Baracken für die Küche, Kantine, Verwaltung, Aufenthaltsraum und Krankenzimmer. Die Einrichtungen wird Holland selbst übernehmen. Da es aber keine Holzindustrie besitzt, in Holland also

keine Baracken fabriziert werden können, ist eine Barackenhilfe von ganz besonderem Nutzen.

Sobald die Deiche genügend ausgebessert und verstärkt sind, um den nächsten Stürmen standzuhalten, sollen die Schweizer Baracken den heimkehrenden Bewohnern dieser Gegenden dienen, deren Häuser noch nicht aufgebaut werden konnten, deren Land aber genügend ausgetrocknet ist, damit es wieder bearbeitet werden kann. Noch später sollen sie für Gemeindezwecke zur Verfügung stehen.

Die Glückskette wird sich an dieser Aktion beteiligen.

2. Für Lieferung von Textilien nach Holland Fr. 130 000.—.

Ein Projekt der Liga der Rotkreuzgesellschaften sieht vor, 12 000 holländische Familien, deren ganzes Mobiliar von den Fluten weggeschwemmt worden ist, mit der gesamten Haushaltwäsche zu versehen. Das Schweizerische Rote Kreuz wird für die Haushaltwäsche von 120 Familien sorgen.

3. Für Lieferung von 1000 Garnituren von Pfannen und Bestecken nach England Fr. 67 000.—.

Auch dieses Projekt ist uns von der Liga der Rotkreuzgesellschaften unterbreitet worden, die gedenkt, 5000 englische Familien mit Pfannen und Bestecken auszustatten.

Weitere Hilfsaktionen befinden sich noch im Studium; wir werden unsere Leser darüber in der nächsten Nummer unserer Zeitschrift unterrichten.

Vom Ueberschuss der Naturaliensammlung, der von Holland nicht übernommen werden konnte, hat das Schweizerische Rote Kreuz bis zum Redaktionsschluss (7. März) 27 Tonnen nach Berlin und 5 Tonnen nach Westdeutschland, 3 Tonnen nach Oesterreich, alle drei Sendungen für Flüchtlinge, gesandt. Ferner sind weitere 250 Säcke an das Britische Rote Kreuz abgegangen. Vom Restbestand, rund 120 Tonnen, sollen 30 % den Flüchtlingen in Oesterreich und 20 % den Opfern der Ueberschwemmungen in Jugoslawien zugehen. 50 % werden noch zurückbehalten als Reserve für dringende Bedürfnisse, die sich in nächster Zeit zeigen könnten.