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: 36 (1928)

Heft: 2

Artikel: Vom Sanitätsflugzeug

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-973982

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

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

Auseinandersetzungen am Uebungstage zu verhindern. So ging alles bis zum Schlusse glatt von statten, so daß die Uebung in jeder Hinsicht befriedigend ausfiel.

Bei dieser Uebung muß die Organisation auch die winzigsten Details nicht außer Augen lassen, will man, daß sie gelinge. Der oder die Organisatoren müssen sich bei den Vorbereitungen ein genaues Bild dieser Uebung machen oder besser noch, dieselbe vorerleben. Es ist dies für unsere Samariterführer eine Möglichkeit, ihr praktisches Organisationstalent aufzuwecken, zu verbessern, nicht nur die großen, ins Auge stechenden Faktoren der zu lösenden Aufgabe zu erfassen, sondern sich selber in die haarkleinen Details des ganzen Aufbaues zu vertiefen und somit ein Verständnis für rationelle, technisch richtige und gründliche Arbeit zu erwerben.

Wir dürfen eine solche Uebung eine Wettübung nennen, denn sie hat alle Vorteile einer Wettübung und schaltet die Nachteile aus. Niemand wird bestreiten, daß sie, wie sie durchgeführt wurde, viel zeitgemäßer, aber auch viel ernster und viel gründlicher sich gestaltet. Die Vorteile liegen auf der Hand: Bessere Vorbereitung des Lehrstoffes vor der Uebung, Ausschaltung der Namensamariter, da jeder zu einer bestimmten Aufgabe herangezogen wird durch Vorherbestimmung aller Fälle, auch die Fehler werden gründlicher notiert, die Uebung kann viel sorgfältiger ausgeführt werden; der Verein erhält ein Bild seiner Leistung, weiß also, was er zu tun hat. Der Verband kann durch Ermittlung der Durchschnittsnoten seine Tätigkeit auf dem einten oder andern Uebungsgebiet verdoppeln und so einer Vollkommenheit, welche ja nie erlangt werden wird, zusteuern. So sehen wir, daß im neuenburgischen Verbande die Transporte und die Aufgabenerfassung schwächere Resultate aufweisen, als die andern Punkte. Man erkennt leicht daraus, nach welchen Richtlinien sich die Zukunftstätigkeit des Verbandes zu gestalten hat.

Die Uebung, wie sie beschrieben, ist auch der Amsterdamschen Methode vorzuziehen.

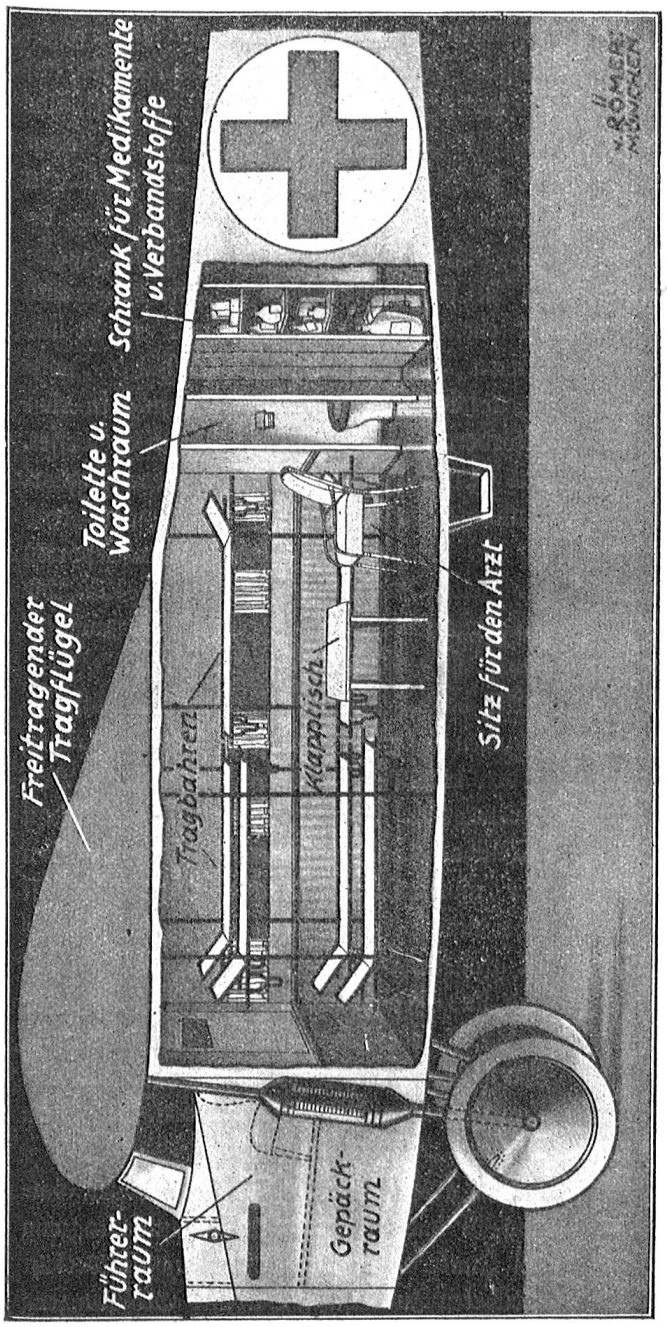
Die Nachteile einer gewöhnlichen Wettübung mit Becherverabreichung, Rangordnung ꝛc. sind nicht vorhanden. Eine solche Uebung würde auch das geistige Niveau unserer Samariter herabsetzen, ist auch nicht vereinbar mit der Auffassung unserer Pflichten. Man kann sich leicht vorstellen, wie eine Uebung mit ausgerufenen Noten enden würde; ich möchte dann zum vornherein raten, den Frauen von Y. mit Dreiecktüchern einen Mundverband zu machen, auf daß die Entrüstungen nicht zu laut werden, und die Samariterherren der Konkurrentsektion X. würden wohl mit Tragbahren, nicht zusammenlegbar, alter Ordonnanz, eine regelrechte Schlacht liefern, denn ach, bei den Samaritern ist es nicht besser denn anderswo, und auch da wird es heißen: „Es isch nit mit rächte Dinge zuegange."

In der Beurteilung muß aber Diskretion herrschen. Wie in Fleurier, wird die Kritik nur die allgemeinen Beobachtungen berühren, alles andere macht sich unter dem Mantel voller Diskretion. Im stillen oder im Rahmen des Vereins werden dann die Samariter sich ihres Resultates freuen oder, wenn die Freude nicht mitmachen kann, eine Rüge ruhig annehmen, denn sie haben es gelernt, die Samariter, an den Krankenbetten und bei seelischer Not ihrer Mitmenschen, Geduld und Nachsicht zu üben. Paul Hertig.

Vom Sanitätsflugzeug.

Das Jahr 1927 ist bekanntlich als das Jahr der Katastrophen bezeichnet worden, und tatsächlich haben sich in diesem Jahre furchtbare Naturereignisse abgespielt, die eine

große Anzahl von Opfern forderten. Erinnert sei nur an die verheerenden Tornados, die in Wirbelstürme in Westindien. Die Menschheit ist nahezu außerstande, sich gegen diese Natur-



Blick in den Krankenraum eines Sanitätsflugzeugs.

Farman-Verkehrsflugzeug „Goliath", das mit entsprechender Inneneinrichtung auch als Sanitätsflugzeug Verwendung findet.

St. Louis, in Florida und auf Kuba wüteten, die Taifune und Erdbeben in Japan, die Ueberschwemmungen des Mississippi und die gewalten zu schützen, und muß wenigstens darauf bedacht sein, den Verunglückten und Obdachlosen schnelle Hilfe zuteil werden zu

lassen. Die Technik hat daher dem modernen Sanitätswesen ein sehr brauchbares Hilfsmittel, das Luftfahrzeug, an die Hand gegeben. Zu der mannigfaltigen Verwendung des Flugzeuges für Kriegs- und Friedenszwecke ist nun auch die Möglichkeit gegeben, dieses neuste Verkehrsmittel dem „Roten Kreuz" dienstbar zu machen. Nachdem zahlreiche Versuche, die bereits mehrere Jahre zurückreichen, erfolgversprechend verlaufen sind, ist es erfreulicherweise bei diesen Versuchen nicht geblieben. Heute spielen bereits eigens zu diesem Zweck gebaute Sanitätsflugzeuge, namentlich in den Ländern mit schlechten Verkehrsverhältnissen, eine ganz bedeutende Rolle und haben schon manches Menschenleben retten helfen.

Die Aufgaben der Luftambulanzen können nun verschiedener Art sein. In den meisten Fällen wird es sich darum handeln, Kranke oder Verwundete auf schnellstem Wege in Lazarette oder in ärztliche Behandlung zu bringen. Zu diesem Zweck haben die Flugzeugkonstrukteure Spezialmaschinen erdacht, die allen Anforderungen des modernen Krankentransports gerecht werden. Die geräumigen Kabinen dieser Flugzeuge sind mit Krankenbahren ausgerüstet und erhalten neuerdings bereits Vorrichtungen, die schon während des Fluges operative Eingriffe durch den Arzt gestatten.

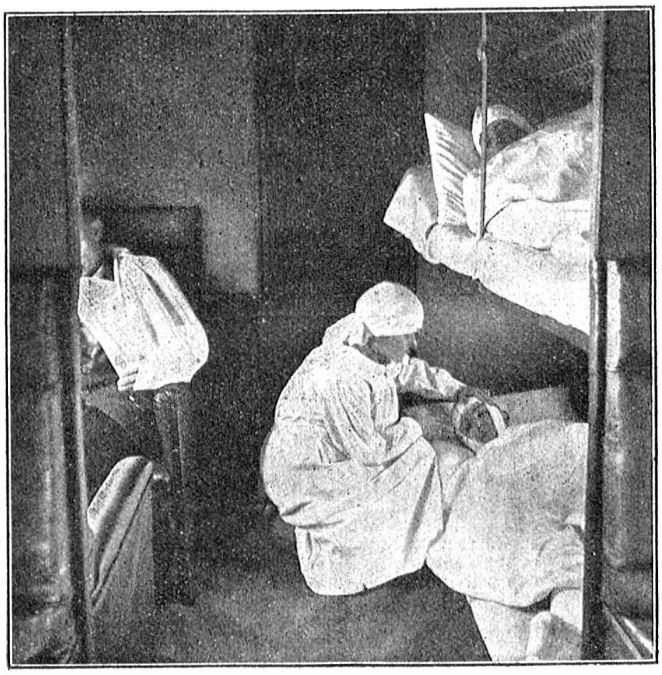
Weiterhin kommt das Sanitätsflugzeug als Transportmittel für Aerzte, Sanitätsmannschaften, Verbandmittel und Medikamente in Betracht. Als praktisches Beispiel hierfür sei der bemerkenswerte Flug eines deutschen Junkers-Flugzeugs mit Arzneimitteln nach Persien erwähnt. Dort war die Choleraepidemie ausgebrochen, und es galt, auf dem schnellsten Wege die mangelnden Medikamente nach Persien zu bringen. Das Flugzeug hat seine Aufgabe glänzend gelöst.

Die Krankenbeförderung mit Flugzeugen hat gegenüber den gebräuchlichen Landtransportmitteln eine Reihe beachtenswerter Vorteile. Vor allem ist es die große Geschwindigkeit der Luftfahrzeuge, durch die es möglich wird, Kranke oder Schwerverletzte in kürzester Zeit nach den oft Hunderte von Kilometern entfernten Lazaretten und Krankenhäusern zu bringen. Transporte, die in früherer Zeit auf schlecht oder gar nicht gefederten Wagen halbe oder gar ganze Tage lang dauerten, erledigt das Flugzeug in ein bis zwei Stunden. Ein besonderer Vorteil wird dabei noch darin erblickt, daß die Beförderung fast erschütterungsfrei in höheren Luftschichten, die bekanntlich nur einen kleinen Bruchteil von Staub und Keimen der Bodenschichten enthalten, vollzogen wird. In hygienischer Hinsicht ist diese Beförderungsart deshalb wesentlich besser. Das Flugzeug kann seinen Bestimmungsort in ununterbrochenem Fluge erreichen, während sich bei Bahn- oder Kraftwagentransporten nicht selten Reiseunterbrechungen ergeben, die den Insassen die schon ohnehin langwierige Fahrt oft zur Qual machen.

All diese erwähnten Vorteile der Luftambulanzen kommen besonders zur Auswirkung in den tropischen Ländern, da hier die Verkehrswege zu Lande, soweit solche überhaupt vorhanden sind, meist auf weiten Strecken über unwirtliches Gelände führen. Es ist daher nicht verwunderlich, daß gerade Länder mit großem Kolonialbesitz, wie Holland, England und Frankreich, das Sanitätsflugwesen besonders entwickelt haben. Aber auch in Deutschland befassen sich die beiden Metallflugzeugfirmen Junkers und Dornier mit dem Bau von Krankenflugzeugen.

Das größte deutsche Flugzeug dieser Gattung ist das dreimotorige Ambulanzflugzeug von Junkers. Es ist aus dem im Luftverkehr bewährten Junkerschen Verkehrs-Großflugzeug G 24 entwickelt; diesem im allgemeinen äußeren Aufbau ähnlich, weist es zahlreiche Verbesserungen vor allem in betriebstechnischer und fliegerischer Beziehung auf. Die Innenräume des Flugzeugs sind so geräumig, daß bei Kranken- und Verwundetentransporten 15 Tragbahren untergebracht werden können.

Die Dornier-Werke haben eine Spezialmaschine herausgebracht, die von vornherein auf den Verwundetentransport zugeschnitten ist. Das Flugzeug ist so eingerichtet, daß gewöhnliche Tragbahren üblicher Ausführung durch eine flache seitliche Klappe in den Rumpf hineingebracht und in jeder Richtung elastisch gesichert werden können. Daneben bleiben dann auch noch Sitze für Leichtverletzte frei. Es ist im vorliegenden Falle möglich, außer dem Krankenwärter oder Arzt zwei Bahren für Schwerverletzte und vier Sitze für Leichtverletzte im Rumpf hinter dem Führersitz unterzubringen. Besonderen Vorzug verdient die Ausführung in Leichtmetall, die eine Desinfektion des Krankenraumes nach jedem Transport wesentlich erleichtert. Die Maschine wird als Land- sowie als Wasserflugzeug verwendet und ist auch im Schweizer Sanitätsdienst eingeführt.



Im Krankenraum eines Junkers-Großflugzeugs.

Aviation sanitaire*.

A la fin d'octobre s'est tenu, à Rome, le IV^e Congrès international de navigation aérienne. Dans l'après-midi du 26 octobre, la section médicale a entendu une communication sur l'aviation sanitaire, présentée par le général Baduel, directeur général de la Croix-Rouge italienne. La discussion se poursuivit le jour suivant et fut très animée, de nombreux congressistes y prenant part.

Dans sa communication, le général Baduel fit allusion à la neutralisation des aéroplanes, à l'œuvre accomplie par la Commission d'experts à l'occasion de la XII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge à Genève. Sur la proposition du général Baduel, le Congrès émit un vœu tendant à ce que le contact soit établi avec le Comité international, lequel, le moment venu, aura à exécuter les décisions prises à l'occasion d'une revision

* *Bulletin internat. de la Croix-Rouge*, n° 107.