

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: 55 (1947)

Heft: 20

Artikel: Die Eisenbahnen im Dienste des Volkswohls

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-556590>

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: 03.07.2025

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

DAS ROTE KREUZ LA CROIX-ROUGE

Organ des Schweizerischen Roten Kreuzes und des Schweizerischen Samariterbundes - Organe officiel de la Croix-Rouge suisse et de l'Alliance suisse des Samaritains

Die Eisenbahnen im Dienste des Volkswohls

(Zum hundertjährigen Jubiläum der Schweizer Bahnen)

Von vielen werden heute die Arbeit und die Leistungen der Eisenbahnen als eine Selbstverständlichkeit betrachtet. Man gibt sich in der Regel kaum mehr Rechenschaft, wie sehr unser totales Leben und wirtschaftliches Gedeihen vom Funktionieren der Verkehrsmittel und insbesondere der Eisenbahnen abhängig ist. Die internationale Arbeitsteilung unter den Völkern, wie auch das Gefüge der einzelnen Volkswirtschaften erfordern einen intensiven Austausch der einzelnen Spezialprodukte und intensiven Verkehr innerhalb der Weltwirtschaft, wie auch der Volkswirtschaften der einzelnen Staaten. Eine einigermaßen funktionierende Wirtschaft könnte ohne genügende Verkehrsmittel gar nicht mehr aufrecht erhalten werden. Dies haben die letzten Kriegsjahre in den zerstörten Ländern Europas und ihre bis heute andauernden Nachwirkungen, die vielfach zerstörten oder unterbrochenen Eisenbahnen und Wasserwege deutlich genug gezeigt. Die Notwendigkeit der Verkehrsunternehmen kann deshalb nicht ausschliesslich an ihrer finanziellen Rendite gemessen werden. Die Allgemeinheit hat aber alles Interesse, einen hinreichenden Verkehrsapparat auch lebensfähig zu erhalten. Dass der Staat überall auf die Verkehrswirtschaft und besonders auf die Eisenbahnen einen so grossen Einfluss nimmt, ist daher nur natürlich.

Gemeinhin erinnert man sich vielfach der Eisenbahnen nur, um darüber zu schimpfen, wenn einem etwas nicht gerade in den Kram passt. Da schimpft man über die Niveauübergänge, über die Defizite oder weil im Fahrplan ein Zug nicht genau so geführt wird, wie man ihn gerne hätte.

Nicht nur im Publikum, sondern auch unter den Fachleuten der einzelnen Verkehrsmittel ist man vielfach nicht in der Lage, das Verkehrsproblem allgemein-volkswirtschaftlich zu betrachten. Die Automobilisten wie die Männer von der Eisenbahn sehen alles häufig zu einseitig unter dem Gesichtspunkt ihrer speziellen Interessen. Dabei kann es doch vernünftigerweise keinen Kampf der verschiedenen Verkehrsmittel gegeneinander, sondern nur eine Zusammenarbeit miteinander und für das Volksganze geben. Jedes Verkehrsmittel hat seine speziellen Aufgaben, in welchen es durch andere Verkehrsmittel nicht ersetzt werden kann.

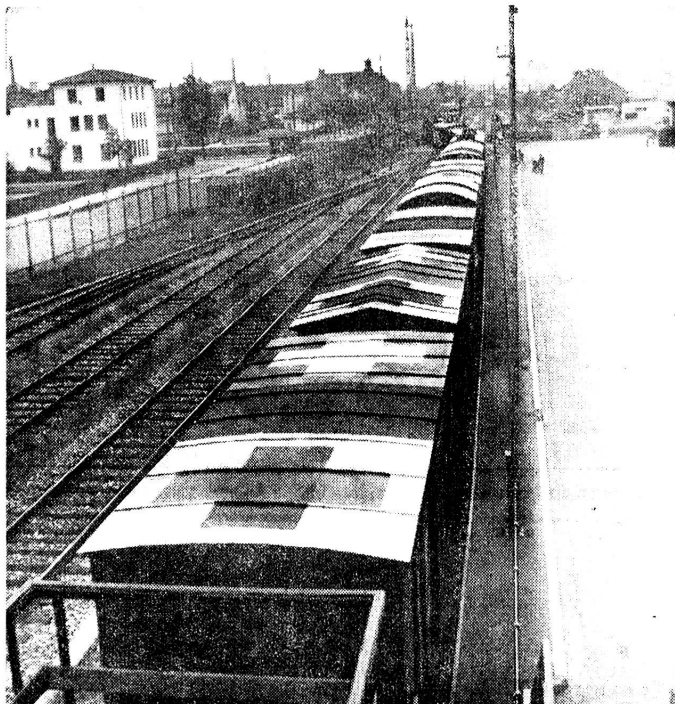
Die Kriegszeit hat wieder eindrücklich dokumentiert, dass da, wo keine Wasserwege zur Verfügung stehen, als Massentransportmittel nur die Eisenbahnen in Frage kommen kann. Für die Schweiz bieten die Bahnen im Zustande der bewaffneten Neutralität den zusätzlichen Vorteil weitgehender Autarkie. Sie sind das einzige Verkehrsmittel, das fast ausschliesslich mit schweizerischer Energie fährt. Sogar für unsere älteste Zugkraft, das Pferd, fehlte es im vergangenen Aktivdienst zeitweise bedenklich am unerlässlichen Betriebsstoff, dem Futter. Für den Kriegsfall allerdings birgt die Elektrifikation gewisse Gefahren durch ihre leichtere Verletzlichkeit. Deshalb hielten sich die Bundesbahnen, wieder nicht vorab im eigenen, sondern vor allem im militärischen Interesse, eine ausreichende Reserve an Dampflokomotiven, die dann bei der Abholung der für die Schweiz bestimmten

Güter im Ausland eine sehr wichtige Rolle spielen sollte. Im übrigen hat die Erfahrung gezeigt, dass elektrifizierte Linien doch nicht so verletzlich sind, wie man vielfach annahm. Viel kommt auch auf die Organisation und rasche Durchführung der Wiederherstellungsarbeiten an.

Für die Sicherung der Zufuhren waren unsere Bahnen durch weitgehende Vorsorge und Beschaffung des nötigen Rollmaterials vor dem Kriege schon bereit. Im letzten Weltkrieg nämlich hatte die Beschaffung der nötigen Wagen, um die Waren aus dem Ausland hereinzubringen, ein sehr heikles Problem dargestellt. Da ein rechtzeitiger Abtransport infolge Wagenmangels in den europäischen Anknüpfungshäfen vielfach nicht möglich gewesen war, blieben die Waren oft längere Zeit liegen, was namhafte Ausgaben für Ueberliegegelder, Lagergebühren, Versicherungsgebühren usw. verursachte und die Güter



Durchreise deutscher Kriegsverletzter (Januar 1945).



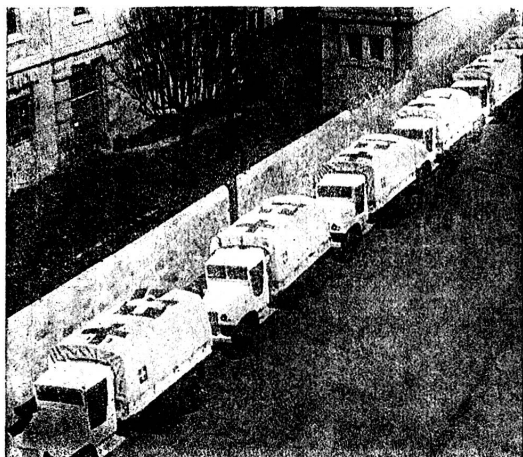
Blockzüge des Internationalen Komitees bringen Hilfe ins Ausland

mannigfachen Gefahren aussetzte. Im Hafen von Sète erreichten die Ueberliegegelder innerhalb zwei Jahren den Betrag von 22,5 Millionen Franken.

Auch im vergangenen Krieg hat die überwiegende Mehrzahl der in den Häfen eintreffenden Güter mit Schweizer Wagen abtransportiert werden müssen. Trotzdem sind durch die Wagenstellung im allgemeinen keine Verzögerungen entstanden. Dieses Ergebnis war vorwiegend auf die vorsorgliche Anschaffung von 900 Güterwagen mit einem Ladegewicht von je 18 t zurückzuführen.

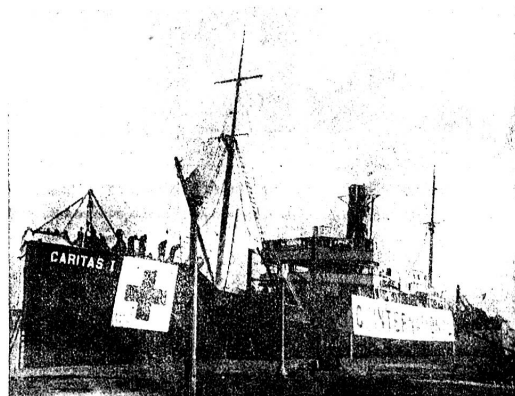
Eine besondere Art von Wagen ist für den Transport der flüssigen Brennstoffe nötig. Im Frieden wurden hierfür fremde Kesselwagen verwendet und beträchtliche Mengen kamen auf dem Wasserwege in die Schweiz. Schon im Jahre 1935 hat der Bund 100 Kesselwagen für den Transport für Benzin im Kriegsfall beschafft. Auch gelang es, eine grössere Anzahl ausländischer Wagen zu sichern. Eine Zentralstelle, die der Petrola übertragen wurde, hat die bestmögliche Verwendung der Kesselwagen organisiert.

Auf humanitärem Gebiet leisteten die Eisenbahnen ebenfalls Grosses. Zu einem internationalen Transportunternehmen hatte sich vor allem das Internationale Komitee vom Roten Kreuz entwickelt, das in vielen Ländern noch den einzigen Weg zur Linderung der Not durch humanitäre Aktionen wies und allein noch die Transporte organisieren konnte. Dabei bediente es sich für seine Transporte einer ansehnlichen Flotte, zu der sich dann, als die Desorganisation im europäischen Verkehrswesen immer offenkundiger wurde, auch ein grosser eigener Lastwagenpark gesellte.



Automobilkolonne des IKRK.

Schliesslich verfügte das Internationale Komitee vom Roten Kreuz auch über eine eigene «Eisenbahn». Vom März 1945 an hatte die Abteilung für Hilfsaktionen aus den 275 ihr zur Verfügung stehenden Rotkreuz-Eisenbahnwagen 42 «Block-Züge» zusammengestellt und sie, mit Waren aus den 21 Depots des Internationalen Komitees in der Schweiz befrachtet, an die hilfebedürftigen Länder abgehen lassen. Während der Kampfhandlungen bis zum Tage der Waffenruhe brachten die «Block-Züge» ihre Fracht hauptsächlich in die Gefangenen- und Deportiertenlager in Deutschland. Doch nicht alle erreichten ihren Bestimmungsort; Bombardemente, Beschiessungen, Requirierungen durch SS. usw., sowie Zerstörungen des Schienenstranges



Das IKRK. als Reeder.

machten die so dringende Hilfe illusorisch oder verzögerten sie. Diesen Schwierigkeiten waren die Camions weniger ausgesetzt, doch musste bei diesen Lastwagen eine beträchtliche Herabsetzung des Transportvolumens in Kauf genommen werden. Eine Camionkolonne von zehn Lastwagen konnte nur etwa 40–50 t mitnehmen, während ein Zug mit nur zehn Waggon das Doppelte der Ladung transportierte.

Nach dem Waffenstillstand setzte die Abteilung für Hilfsaktionen die leistungsfähigen «Block-Züge» vermehrt ein. Die Rotkreuzwagen wurden an der Schweizer Grenze von ausländischem Zugspersonal übernommen und setzten ihre Fahrt mit einer ausländischen Lokomotive fort. Jeder dieser «Block-Züge» war von einem Aufsichtsbeamten des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz begleitet, der darüber wachte, dass diese Hilfe unter dem Zeichen des Roten Kreuzes ihrer Bestimmung zugeführt wurde, vor allem aber, damit die Waggon wieder vollzählig in die Schweiz zurückkehrten.

Eine wichtige humanitäre Rolle spielten die Schweizer Bahnen beim internationalen Austausch von Kriegsverwundeten. Zahlreiche Züge sind so mit leidenden Menschen durch die Schweiz gerollt, mit Menschen, die trotz ihrer schweren körperlichen Behinderung in der Heimkehr neuen Trost und neue Hoffnung fanden. Dabei sind sehr oft auch schweizerische, militärisch organisierte Sanitätszüge eingesetzt worden. Wir haben im vergangenen Jahr schon einmal in einem langen Artikel darüber berichtet. Es würde wohl zu weit führen, das riesige Gebiet des militärischen Einsatzes der Bahnen umfassend zu streifen. Einige technische Angaben über unsere Lazarettzüge dürften aber doch interessieren.

Für die Beförderung von Verwundeten und Kranken können 20 SBB.-Lazarettzüge zur Verfügung der Armee gestellt werden, die je aus folgenden Wagen gebildet sind:

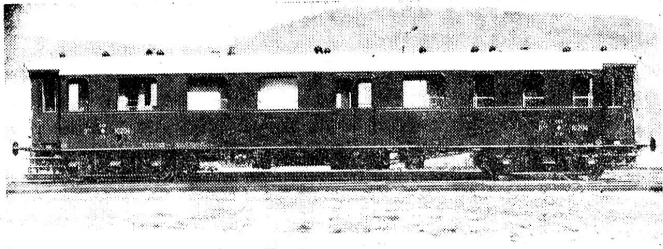
a) 10 C³ (Wagen 3. Klasse). Es sind die Wagen der Serie 7001 bis 7200, die zu diesem Zweck besonders gebaut sind. Die Bänke werden gegebenenfalls von SBB.-Werkstätten entfernt und durch Hängevorrichtungen für die Tragbahnen ersetzt. Die letzteren sowie die übrigen Sanitätseinrichtungen werden von der Armee auf bestimmten Bahnhöfen, wo sich Zeughäuser befinden, angebracht. Jeder Wagen enthält 16 in der Längsrichtung aufgehängte Tragbahnen. Der Ein- und Auslad kann durch eine breite, in eine Seitenwand eingebaute Türe bewerkstelligt werden, die nur als solche benutzbar hergerichtet wird, wenn der Wagen als Sanitätswagen zu dienen hat.

b) 5 Wagen 1/2. Klasse (AB⁴⁰) oder 2. Klasse (B⁴⁰ oder B³) für den Transport von je 40 sitzenden Personen.

c) 1 Wagen 1/2. Klasse mit Seitengang (AB⁴⁰ mit 7 Coupés), der für das Begleitpersonal zu dienen hat.

d) 2 Gepäckwagen (F⁴⁰ oder F³⁰) für das Gepäck, Material und Küche.

Der Zug besteht somit aus 18 Wagen und führt je nach Stellung von drei- und vierachsigen Wagen (für Sitzende) 55–60 Achsen und



Vierachsiger Krankenwagen der SBB.

450—530 t, mit einem Fassungsvermögen von 160 Liegenden und 200 Sitzenden.

Um die Leistungsfähigkeit der Züge zu steigern, können in besonderen Fällen für die sitzend zu transportierenden Kranken 4—5 Wagen 3. Klasse (C⁴⁰) mit gepolsterten Sitzplätzen (statt fünf Wagen 1./2. oder 2. Klasse) gestellt werden, was 280 bzw. 350 Plätze für Sitzende ergibt, ohne die Belastung und Achsenzahl zu erhöhen. Aus Wagen der Rhätischen Bahn und der Furka-Oberalp-Bahn können ferner neun Lazarettzüge für diese und die direkt daran anschliessenden Schmalspurbahnen gebildet werden.

Nun, trotz ihrer grossen militärischen Bedeutung sind unsere Schweizer Bahnen doch nicht in erster Linie aus strategischen Erwägungen gebaut worden, sondern dienen vorab friedlichen Zielen. Dass dabei — in Friedenszeiten — ihre Dienste im Gesundheitswesen, im Krankentransport, etwas zurücktreten, ist weiter nicht verwunderlich. Für die Beförderung von Kranken haben aber die SBB trotzdem recht bedeutende Mittel aufgewendet. Sie verfügen zu diesem Zwecke über folgende Spezialwagen:

4 Krankenwagen 1. Klasse zu 4 Achsen,

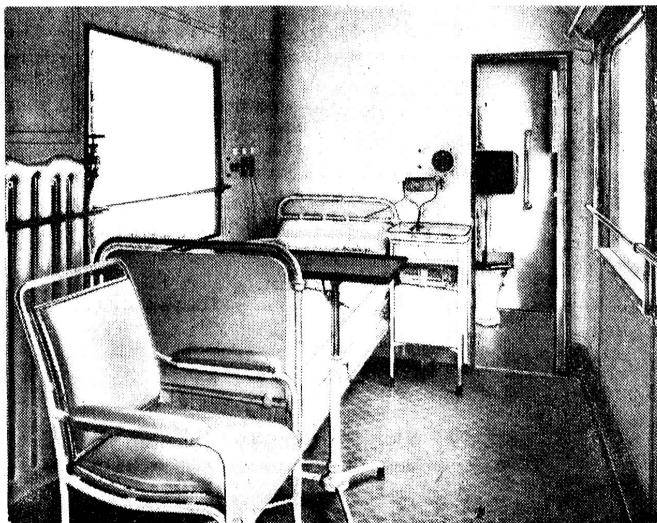
5 Krankenwagen 3. Klasse zu 3 Achsen.

Die Wagen 1. Klasse können in allen Schnellzügen der europäischen normalspurigen Eisenbahnen verkehren. Die Wagen 3. Klasse sind dagegen im Auslande meistens nur in Personenzügen verwendbar. Für Transporte im Innern der Schweiz werden die Wagen innerhalb 24 Stunden zur Verfügung gestellt. Die Bestellungen sind an eine Station oder direkt an die Betriebsabteilung des betreffenden SBB.-Kreises (I Lausanne, II Luzern, III Zürich) zu richten. Für Transporte nach dem Ausland muss die Bestellung mindestens vier Tage im voraus eingereicht werden. Ueber die Einrichtung dieser Wagen ist folgendes zu sagen:

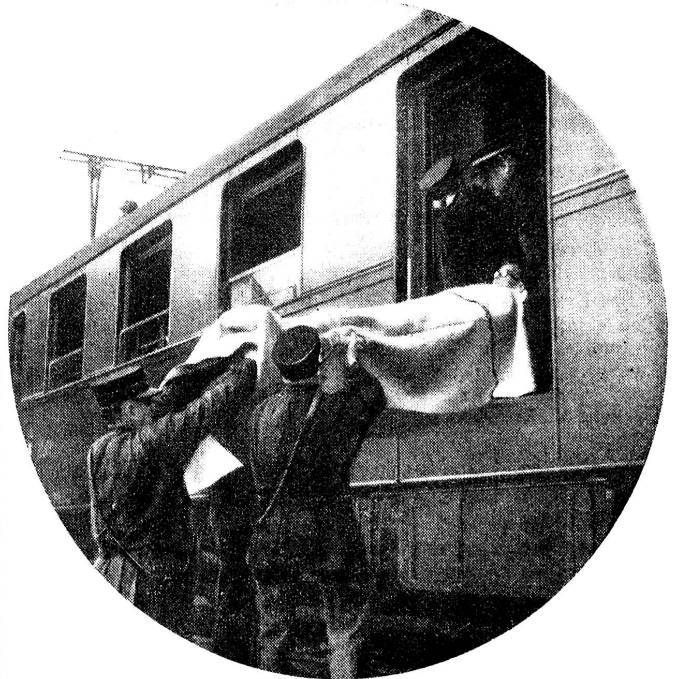
a) Krankenwagen 1. Klasse.

Dank ihrer ausgezeichneten Federung, die selbst bei grösster Geschwindigkeit einen ruhigen Gang sichert, und ihrer innern Ausstattung bieten diese Wagen den Reisenden den grösstmöglichen Komfort. Mit Seitengang gebaut, enthalten sie folgende Räume und Einrichtungen:

In der Mitte das *Krankenabteil* als grösster Raum (23 m²), in dem sich ein vollständig eingerichtetes Bett mit eisernem Gestell und Stahlmatratze sowie ein gepolsterter Lehnstuhl mit Lederüberzug, ein Bettdivan, ein Nachttisch, sowie ein Krankentisch befinden. Zur



Inneres (Krankenraum) des vierachsigen SBB.-Krankenwagens.



Verlad in den Krankenwagen.

Annehmlichkeit des Reisenden dienen ferner ein elektrischer Bettwärmer, eine tragbare Steh- und Wandlampe, eine elektrische Läuteeinrichtung und ein Ventilator. Das Abteil ist von aussen durch breite Seitentüren zugänglich, so dass der Kranke bequem auf einem Liegestuhl oder auf einer Tragbahre in den Wagen getragen werden kann.

Eine vom Krankenraum direkt zugängliche und besonders für den Kranken eingerichtete Toilette mit kaltem und warmem Wasser.

Ein Coupé für den Arzt oder Krankenwärter mit einem Klappstisch und einem Schränkchen für Medikamente und ärztliche Instrumente.

Zwei Coupés zu 4 und 2 Plätzen, die in ebenso viele Schlafstellen umgewandelt werden können.

Eine Küche mit elektrischer Kocheinrichtung (zwei Schnellkocher und eine Bratpfanne, Eiskasten, Geschirrschrank, Marmortisch und Spülbecken.



Militärdienstliche Durchleuchtung im Krankenwagen SBB. (1943).

Ein Coupé für den technischen Begleiter und das kleine Gepäck.
Eine Toilette für die den Kranken begleitenden Personen.

Ein Wäscheschrank, in dem ausser der Reservebettwäsche noch Handtücher, Servietten und Wolldecken enthalten sind.

Die Wagen sind reichlich mit elektrischen Lampen beleuchtet und können mit Dampf oder Elektrizität geheizt werden. In der Regel werden sie von einem technischen Beamten der SBB, begleitet, der alle Apparate zu überwachen, die Betten herzurichten, für Reinigung zu sorgen hat usw. Für diesen Begleiter wird eine besondere Gebühr berechnet.

b) Krankenwagen 3. Klasse.

In diesen Wagen, die auch mit einem Seitengang gebaut sind, befinden sich folgende Räume und Einrichtungen:

Das Krankenabteil in der Mitte des Wagens. Es ist zu beiden Seiten durch Flügeltüren von aussen zugänglich und enthält ein vollständiges Bett mit eiserner Bettstelle, einen Krankentisch, einen Krankenstuhl und einen Nachttisch. Ferner ist in einer Ecke ein Eisschrank eingebaut, der zugleich als Tisch dient; gleichorts ist eine elektrische Kocheinrichtung angebracht.

Eine Toilette, direkt zugänglich vom Krankenraum.

Zwei Coupés und eine Toilette für die Begleitung. Diese Wagen sind mit Dampf und Elektrizität heizbar und besitzen reichliche elektrische Beleuchtung.

Für die Benützung der Krankenwagen in der Schweiz sind vor dem Krieg schon die Taxen erheblich reduziert worden und betragen:

für Wagen 1. Kl. 8 Billette 1. Kl. statt 14,

für Wagen 3. Kl. 8 Billette 3. Kl. statt 11.

Diese Anzahl Billette gilt für den Kranken und zwei Begleitpersonen. Jede weitere Person muss im Besitze eines besondern Fahrausweises der betreffenden Klasse sein. Ausser dem Billettpreis ist eine Gebühr von Fr. 20.— für die Wagen 1. Klasse und Fr. 8.— für diejenigen 3. Klasse für die Bereitstellung und die Herrichtung zu entrichten.

Damit haben wir nur einen kleinen Ausschnitt aus den Leistungen der Bahnen geboten. Noch vieles wäre zu sagen über ihre bahnfremden Lasten, über die Gratisbeförderung der Postsachen, über die Pflicht, militärische Güter und Personen zur halben Taxe zu befördern usw. Erwähnenswert ist noch ein neuestes Beispiel: wie auch die Bahnen Elektrizität sparten, ihre Leistungen verlustbringend herabsetzen, teure Dampflokomotiven einsetzen mussten, um nicht der übrigen Wirtschaft des Landes Elektrizität zu entziehen. Dabei hätte ihnen an sich genügend bahneigene oder vertraglich zugesicherte Energie zur Verfügung gestanden — auch ein Zeichen der durch die Bahnen betriebenen vorsorglichen Politik.

Mangel an Freiplätzen

Aus dem stark zerstörten Berlin sind kürzlich mit einem Kinderzug des Schweizerischen Roten Kreuzes, Kinderhilfe 520 Kinder in Basel angekommen. Sie wurden anderntags den Schweizer Gastfamilien zugeführt. Leider fehlen der Kinderhilfe für die nächsten Transporte aus Ungarn und Deutschland Freiplätze besonders für Knaben und sie bittet herzlich um Anmeldungen.

Zwischenbericht über die Aktion „Hilfe für zivile Kriegsverstümmelte“

Bis zum 15. April 1947 sind insgesamt 417 Kinder in der Schweiz eingetroffen. Sie sind mit wenigen Ausnahmen in 26 Transporten aus folgenden Ländern eingereist: Elsass 212 Kinder, Lothringen 52, Normandie 67, Ardèche 3, Belgien 49, Oesterreich 27. Ferner wurden 7 Kinder von der Kinderhilfe überwiesen.

Zahlreiche Kinder konnten unser Land bereits wieder verlassen, nämlich nach dem Elsass 204 Kinder, nach Lothringen 49, nach der Normandie 42 und nach Belgien 14.

Die 70 noch in der Schweiz weilenden Kinder sind in Lausanne, Zürich und Yverdon untergebracht.

Vom 6.—12. Februar haben sich Dr. Kistler und Frl. Hunziker in der Normandie und in Paris aufgehalten, um an Ort und Stelle die letzten kriegsverstümmelten Kinder zu untersuchen, über deren Zulassung man von hier aus nicht entscheiden konnte. Es wurden im ganzen 56 Kinder untersucht, von denen 15 zur Behandlung in die Schweiz kommen werden.

Wer hilft?

51. Eine schwerkranke Flüchtlingsfrau mit zwei kleinen Kindern bittet um Unterstützung, da sie für ihre Kinder nicht mehr sorgen kann.
52. Eine junge, vollständig mittellose Mutter bittet um Kleidehen für ihr einjähriges Mädchen, das in Lumpen herumsitzen muss.
53. Wer könnte einen stark aufgeschossenen und sehr unterernährten österreichischen Buben von 17 Jahren einige Zeit in die Ferien nehmen?
54. Drei Berliner Kinder bitten um Hilfe, weil ihnen die kranke Mutter nie genug zu essen geben kann und sie deshalb nachts immer weinen muss.

Wer dem einen oder andern dieser Bedrängten zu Hilfe kommen kann, soll es bitte tun. Die Not ist riesengross und wir erhalten jeden Tag unzählige Gesuche. Die Kanzlei des Schweiz. Roten Kreuzes, Taubenstrasse 8, Bern, vermittelt mit Freuden alle Adressen und gibt jede Auskunft.

Die Frage der Prothesenkontrolle wurde anlässlich dieser Reise gelöst. Der «Ministère des Anciens Combattants et Victimes de Guerre» wird diese Aufgabe übernehmen. Das Ministerium bestätigt diese Abmachung in seinem Schreiben vom 5. März 1947:

«Le contrôle des jeunes mutilés appareillés si généreusement par la Suisse est maintenant assuré. Les centres d'appareillage signalés par le médecin-colonel Kistler les prendront en charge et assureront un premier contrôle peu de temps après leur retour de Suisse, puis un contrôle annuel. Ces centres assurent l'entretien, la réparation et le renouvellement des appareils. Nous aurons également la possibilité de leur confier, en vue de leur appareillage, les jeunes mutilés qui n'ont pu être détectés à temps pour être signalés à vos services.»

Die Aktion zugunsten Frankreichs steht vor dem Abschluss. Es werden nur noch 55 kriegsverletzte Kinder aus verschiedenen Departementen erwartet. Ende April trafen 30 Kinder aus der Normandie und angrenzenden Gebieten mit dem Transport «Normandie/5» in Genf ein. Diese Kinder reisten in einem Sanitätswagen des Französischen Roten Kreuzes und wurden im Hospice orthopédique und im Hôpital ophtalmique in Lausanne untergebracht. Voraussichtlich werden im September die letzten französischen Patienten die Schweiz verlassen.

Ein erster Transport mit 27 kriegsverstümmelten Kindern aus Oesterreich ist am 3. März zusammen mit einem Transport der Kinderhilfe in Buchs eingetroffen. Die Kinder wurden im Empfangszentrum des Schweizerischen Roten Kreuzes, Kinderhilfe, desinfiziert, gepflegt und haben auch die erste Nacht dort verbracht.

Von diesen Oesterreichern sind 17 Buben und Jünglinge in der Anstalt Balgrist in Zürich und acht Mädchen und zwei kleine Knaben im Hospice orthopédique in Lausanne untergebracht. Die Kinder haben die Reise alle gut überstanden und haben sich sowohl im Balgrist als im Hospice orthopédique gut eingelegt. Bei vier dieser Invaliden mussten Reamputationen vorgenommen werden; darunter befindet sich auch ein kleines, zehnjähriges Mädchen, das beide Beine verloren hat.

Im Mai begibt sich nun eine Mission nach Oesterreich, um dort festzustellen, in welcher Form wir unsere Hilfeleistung für dieses Land fortsetzen werden.

Die Verhandlungen mit den zuständigen Stellen in Italien sind abgeschlossen. Am 24. April wird sich eine orthopädische Equipe nach Arosio begeben, um dort ca. 60 Italienerkindern die Masse zu nehmen, nach denen dann in der Schweiz die Prothesen angefertigt werden.

Diese Equipe, die unter der ärztlichen Leitung von Dr. Nicod, Lausanne, arbeiten wird, muss sich im ganzen dreimal nach Arosio begeben zwecks Massabnahme, Anprobe und Ablieferung der Prothesen.

Contra-Schmerz

das zuverlässige Mittel bei

Kopfweh, Migräne, Rheuma, Monatsschmerzen

Wird auch vom empfindlichen Magen ohne Beschwerden vertragen.

In jeder Apotheke

12 Tabletten Fr. 1.80

100 Tabletten Fr. 10.50