Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 18 (1928)

Heft: 2

Artikel: Vom Sanitätsflugzeug

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-633928

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

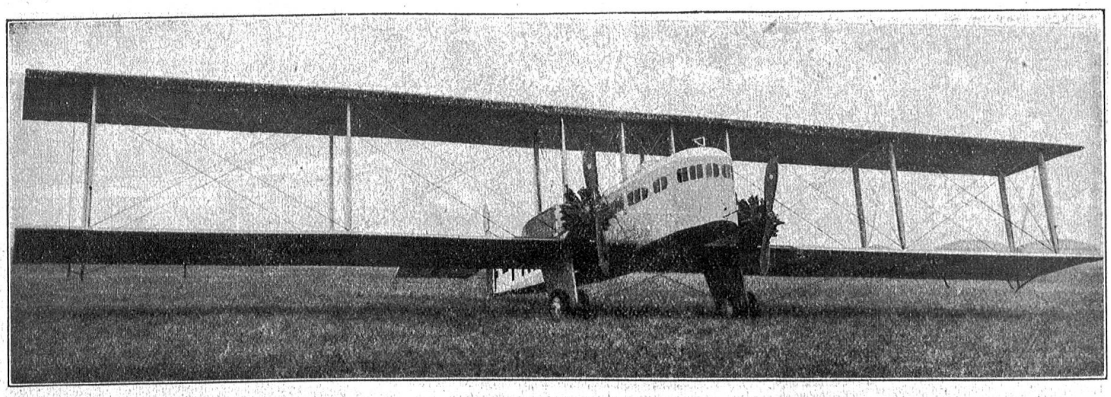
Terms of use

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: 09.12.2025

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

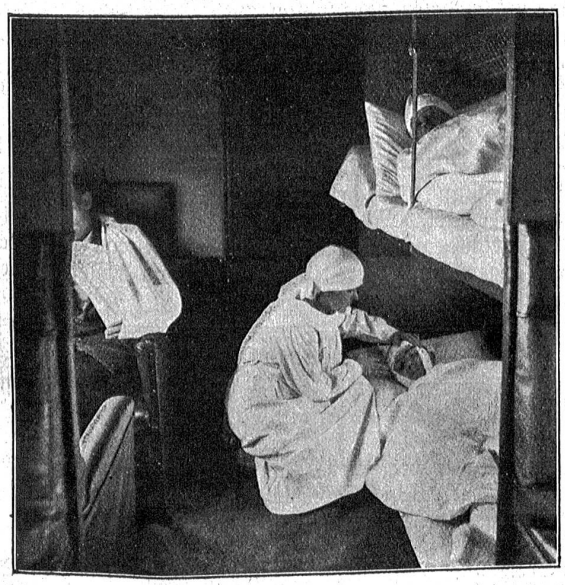
Vom Sanitätsflugzeug.



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

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 St. Louis, in Florida und auf Kuba wüteten, die Taifune und Erdbeben in Japan, die Ueberschwemmungen des Mississippi und die Wirbelstürme in Westindien. Die Menschheit ist nahezu außerstande, sich gegen diese Naturgewalten 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 neueste 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 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.



Im Krankenraum eines Junkers-Großflugzeugs.

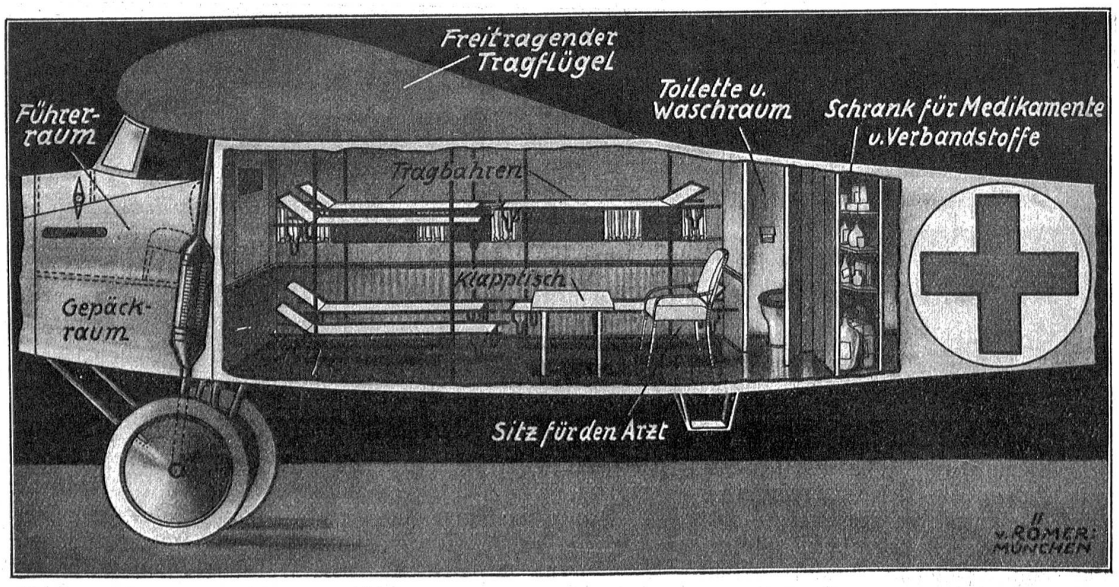
Weiterhin kommt das Sanitätsflugzeug als Transportmittel für Aerzte, Sanitätsmannschaften, Verbandmittel und Medikamente in Betracht. Als praktisches Beispiel hierfür sei der bemerkenswerte Flug eines deutschen Junkers-Flugzeugs mit Arzneimitteln nach Persien erwähnt. Dort war die Choleraepidemie ausgebrochen, 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 und 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 führenden 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



Blick in den Krankenraum eines Sanitätsflugzeugs.

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.

Eines der ältesten Flugzeugunternehmen Frankreichs, H. und M. Farman, hat seinen bekannten Verkehrsflugzeugtyp Farman-„Goliath" ebenfalls für Krankentransporte eingerichtet. („Leipziger Ill. Ztg.")

Schifahrt.

Kaum weichen die nächtlichen Schatten dem beginnenden Tag, brechen wir von der Hütte auf. Die Schier werden angeschnallt, und in einem Meer von Schnee streben wir aufwärts. Bei den einen geht's mühelos, andere folgen unter Anstrengung. Aber alle spüren eine glückliche Stimmung, welche hoch über den Alltag erhebt. Nicht die Leistung ist bestimmend für den wirklichen Bergsteiger und Sportsmann überhaupt, sondern die Auffassung vom Sport. Und in diesem Gleichklang der Gesinnung sind wir alle zufrieden und froh, arbeiten uns aufwärts zu Fernsicht und Sonne.

An meiner Bindung fehlt etwas, und ich bleibe zurück. Ich bringe die Schier in Ordnung und schaue um mich. Neben mir gucken aus tiefem Schnee kleine Tannen, sie neigen ihr dunkles Haupt unter ihrer Last und warten auf neues Leben und Frühling. Im dunklen Tann liegt Weihnachtsstimmung, und in glückseliger Stimmung verweile ich bei Stunde und Gegenwart. In Sehnsucht trinken meine Augen von der Schönheit Pracht, und dankbar vernehme ich die Sprache der Natur. Mein Herz gesundet, und wie nach einem Zaubertrank straffen sich die Glieder....

Ein lautes Holiho ob mir weckt mich aus meinen Träumereien. Die andern biegen weiter oben um die Ecke. Der erste Sonnenstrahl grüßt die Vordersten. Ich eile nach, und bald stehe ich ebenfalls oben, tauche den Blick in ein Meer von Sonne und Licht. Ich blicke auf große weiße Flächen, und alles ist in Weiß gehüllt, soweit mein Auge reicht. Die andern sind bereits am Uebungshang und üben und fahren in ausgesprochenem Eifer hin und her. Die einen stehen sicher und voll Vertrauen in ihr Können auf ihren Brettern, die andern zaghaft und unüberzeugt vom endlichen Gelingen. Man sieht, die Schier haben ihren eigenen Willen, ihre Launen und Tücken. Sie wollen immer geradeaus, und gerade das kann sich unter Umständen unangenehm auswirken. Aber unentwegt wird probiert und in Glück erstrahlen die Gesichter, wenn endlich ein Schwung gelungen ist. Und ist einmal die Sicherheit da, bedeutet sie gesteigerte Lebensbejahung, jubelnde Freude am Hindernis, höchste Befriedigung.

Wir tummeln uns in reiner Wintersonne, im Anblick einer Winterlandschaft, die immer wieder die Augen bannt. Einzelne halbverschneite Hütten gucken wie dunkle Augen vom fernen Hang herüber, am Horizont drohen dunkle Felsen. Der Schnee leuchtet in silbernem Glanze, und knirschend eilen die Schier über die Fläche. Fröhliche Laute unterbrechen die Stille, und jubelnder Frohsinn liegt über uns allen.

So zerrinnen die Stunden, bis in die Mulden dunkle Schatten steigen. Jetzt kommt der Abschied und die Abfahrt zu Tal. Noch einmal umfaßt das Auge die Schönheit, von der es heute trank und den tiefen Glanz bekam, dann richten wir unsere Bretter der Niederung zu und fahren los. So eine Abfahrt ist herrlich. Ein Glücksgefühl durchflutet mich. Mir ist, als gleite ich in Unendlichkeiten, als hätten Raum und Zeit ihre Rolle ausgespielt. Ein fernes Läuten liegt in den Ohren, und in tollem Jagen fliegt alles vorüber. Ich fühle mich der Erdenlast entrückt, die Schier zischen, der Schnee stäubt, und vom Tale her kommen uns Bäume und Wälder in schnellem Laufe entgegen, werden größer und nehmen uns endlich auf.

Eine schneelose Landschaft zwingt die Schier von den Füßen. Wir tragen unsere Bretter dem Bahnhof zu und fröhliches Geplauder kürzt den Weg. Ueber allen Gesichtern liegt ein Leuchten, und aus den Augen spricht Freude und Frohsinn.

Ich aber, ich denke der ewigen Sehnsucht, die zum Erleben drängt, höre in mir eine Sprache, welche tiefstes Erleben bedeutet. Mir ist, als habe der Schilauf etwas Frohes, Leichtes an sich. Wir brauchen so etwas dem grauen Alltag gegenüber. Wer träumt nicht von neuer Jugend? Ich weiß einen Weg hierzu... ar.

Sprüche von Roland Bürki.

Der Sterne Licht in unserer Seele beglückt uns mehr, als aller Glanz der äußern Welt.

*

Aus Gott, der Liebe, sind wir entsprungen, und in das Reich der Liebe kehren wir zurück. Darum sei unser Leben voller Liebe.

*

Seele und Geist müssen Hand in Hand arbeiten. Seele gibt Inhalt, und Geist schafft Form.

*

Für den Fortbestand der Seele kommt es nicht darauf an, was einer in der grobmateriellen Welt der Nützlichkeit leistet. Die Einstellung der Seele zur Ewigkeit ist allein maßgebend.