

Das internationale Komitee vom Roten Kreuz als Weltransport-Unternehmen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **123/124 (1944)**

Heft 20

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-53951>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

NEUER LEICHTSTAHL-SPEISEWAGEN DER SCHWEIZ. BUNDESBAHNEN, VON DER SWS

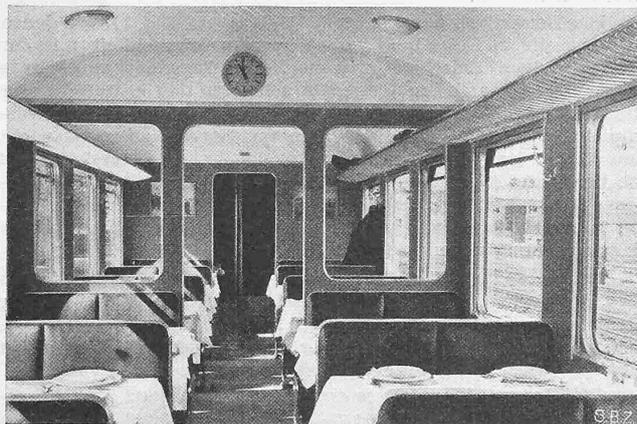


Abb. 3. Innenansicht des SBB-Speisewagens der SWS

das Personal, kann bei starkem Andrang auch für Gäste dienen. Von den gepolsterten und mit Leder überzogenen festen Sitzen ist je der innere Sitz aufklappbar. Die Tische können ebenfalls aufgeklappt werden, wobei sie in dieser Lage durch einen sinnvollen Mechanismus gesichert sind. Grosse Fenster aus Securitasglas erlauben eine ungehinderte Aussicht; guter Bildschmuck erhöht die Wohnlichkeit des Abteils von wohltuender Einfachheit (Abb. 3).

Die elektrische Küche umfasst einen Kochherd mit vier grossen Platten und grossem und kleinem Backofen, Grill mit Salamander, Wärmeschrank, Tellerwärmer, Boiler zu 70 l und Kühlschrank mit rd. 35 kW Anschlusswert. Der Strom wird während der Fahrt im Zug durch die von der Lokomotive gespeiste elektrische Heizleitung zugeführt und in einem Transformator umgeformt. Im Stillstand und bei Rangierfahrten bis

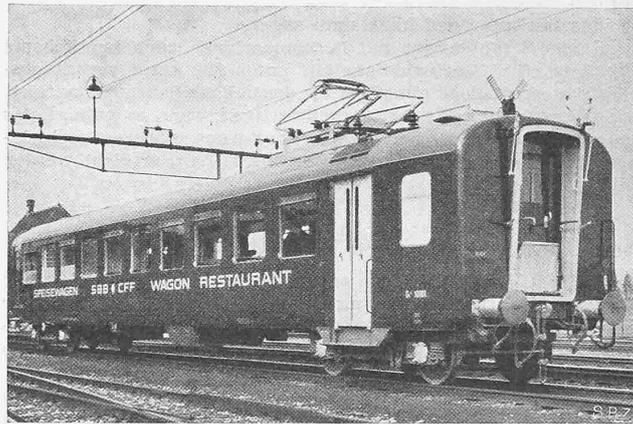


Abb. 4. Ansicht des SBB-Leichtstahl-Speisewagens

40 km/h Geschwindigkeit kann der Strom über einen Stromabnehmer normaler Ausführung der Fahrleitung entnommen werden.

In der Decke der Küche sind zwei Kaltwasserbehälter von zusammen rd. 400 l Inhalt eingebaut. Verschiedene Kästen und Tablare in Küche und Office dienen zur Aufnahme des Geschirrs für 80 Gedecke. Der Kühlschrank fasst rd. 660 Flaschen Getränke aller Art nebst Gemüse und Speisevorräten. Für Fleisch ist ein von der Küche zugängliches besonderes Kühlschrankfach vorhanden.

Die Speisewagen sind mit den üblichen Luft- und Handbremsen sowie den elektrischen Beleuchtungs- und elektrischen Heizungseinrichtungen in normaler SBB-Ausführung versehen. Sie werden von der Schweizerischen Wagons- und Aufzugesfabrik A.-G. in Schlieren, der SWS, gebaut.

Das Internationale Komitee vom Roten Kreuz als Weltransport-Unternehmen

Nicht die allgemein bekannten Leistungen des Kriegsgefangenen-Postverkehrs und dessen Millionenziffern, sondern die gewaltigen, in wenigen Jahren aufgebauten Abteilungen für Hilfsaktionen, die Sektion für Intellektuelle Hilfe, die Abteilung für Seetransporte und die verschiedenen arbeitstechnischen Probleme zu ihrer Durchführung, bildeten Gegenstand eines Vortrages von Dir. H. von Wattenwyl im Efficiency-Club Zürich, wiedergegeben in der «Schweiz. Arbeitgeberzeitung» Bd. 39, 1943, Nr. 9 und 10.

Seit Oktober 1940 bis Ende 1943 wurden 231 Mio kg Waren im Werte von 1,8 Mia Fr. übermittelt, ferner 1 Mia Fr. Waren eingekauft, nahezu 1 Mio Bücher verschickt, alles zur Besserung des Loses der Kriegsgefangenen, für deren normale Verpflegung, Unterhalt, leibliche und seelische Betreuung der Gewahrsamstaat konventionsgemäss aufzukommen hat. Ohne dass rechtzeitig ähnliche Vereinbarungen für die Zivilinternierten zustande gekommen wären, genossen doch auch diese in der Hauptsache die gleichen Hilfen: mangels Sold aber bedürfen diese noch mehr Zuschüsse an kleinen Lebensnotwendigkeiten. Die grosse Mehrzahl betrifft Kollektivsendungen, die gleichmässig oder nach dem Bedürfnis verteilt, eine bessere Kontrolle und grössere Zufriedenheit im Lager garantieren, als persönliche Sendungen, ganz abgesehen von der Erschwernis durch die grosse Zahl. Die Warensendungen stammen zumeist aus Uebersee und Frankreich, während Deutschland und Italien dem I.K.R.K. lieber Geldbeträge anvertrauen, mit denen die Bedürfnisse ihrer Landsleute im Gewahrsamstaate gedeckt werden — Bedürfnisse, die aus den Korrespondenzen, von Vertrauensmännern in den Lagern und durch eigene Lagerbesucher ermittelt und an die Heimatländer weitergeleitet werden. Grosse Freilager mit modernen Verpackungseinrichtungen ermöglichen es, kurzfristig verschiedenste Wünsche zu erfüllen.

Für den Transport, der bei knappem Eisenbahnmaterial keine geringen Schwierigkeiten macht, bestehen Vereinbarungen verschiedener Art, die praktisch auf Frachtfreiheit hinauslaufen. Zu weiterer Beschleunigung wurden regelmässige Schiffskurse von Lissabon nach Marseille oder Genua eingerichtet. Bis Ende August 1943 wurden von 6 Schiffen unter neutraler Flagge und mit dem Roten Kreuz-Zeichen 196 Fahrten mit rund 130000 t

Waren ausgeführt. Es bestehen sehr strenge Vorschriften über die Kennzeichnung dieser Schiffe; auf den Schiffen und in den Lade- und Landehäfen sind Kontroll- und Aufsichtsbeamte des I.K.R.K. immer zugegen. Um auch den Ueberseeverkehr störungsfreier durchführen zu können, wurde durch eine eigens geschaffene «Stiftung für die Durchführung von Transporten des Roten Kreuzes» 1942 ein belgischer Frachter angekauft und in Caritas I umgetauft, der seither nach Schweiz. Seerecht und unter Schweizerflagge den Atlantik überquert. Heute sind es schon vier und bald werden es ihrer sechs «Ueberseer» sein.

Wer die Freilager von Genf, Aarau, Basel, Biel, Vallorbe und Zürich betritt, könnte vermuten, die Riesenvorräte reichten auf Jahre hinaus, was aber nicht zutrifft. Jede Woche werden einige hundert Eisenbahnwagen Lebensmittel und Kleider an die Millionen von Kriegsgefangenen weitergeleitet. Während sind die Aufmerksamkeiten und Spezialbeigaben der Länder bei Anlass nationaler Festtage. Grosse Stoffsendungen müssen erst zu Wäsche verarbeitet, grüne Kaffeesendungen geröstet und in kleine Packungen abgefüllt werden. Welche Unsumme von Kleinarbeit die fortwährende Terminkontrolle, die Mannschaftskontrollen, die Empfangs- und Verteilungskontrollen erfordern, kann man sich ausdenken.

Die Intellektuelle Hilfe umfasst Sendungen von Büchern, Zeitschriften, Noten, Instrumenten, Schreibmaterialien, Spiel-, Turn- und Sportgeräten, die strengen Zensurbestimmungen unterworfen sind. Interessant ist dabei die Feststellung, dass die Fachliteratur bei weitem der blossen Unterhaltungslektüre vorgezogen wird, das selbst bei nichtintellektuellen Berufen.

Die Organisation all dieser Dinge, kompliziert durch die Forderung vollkommener Neutralität, Gewährung von Reziprozität und durch vollständiges Fehlen von Gewinnstreben, ständige Improvisation auf ungefestigten Grundlagen, Mangel an geschultem und häufiger Wechsel von Personal, war sicher nicht einfach. Bewährt habe sich dabei ein Aufbau gemäss militärischem Vorbild, gedämpft durch moderne Einsichten in die Psychologie der Personalbehandlung, und schliesslich als Fundament und Hauptstütze die Pflicht unseres kriegsverschonten Landes, die immer wieder eingehenden Anerkennungen, und die Dankesbezeugungen der Kriegsgefangenen selbst.