Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 7 (1940-1941)

Heft: 3

Artikel: Die Aufgaben des Luftschutzarztes

Autor: Dubs

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-362781

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: 23.08.2025

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

seits soll nicht durch ständige Abänderung eines einmal in Auftrag gegebenen Flugzeuges die Massenfabrikation erschwert werden, anderseits darf aber nicht die Massenfabrikation die technische Entwicklung an sich verunmöglichen oder auch nur merklich behindern. Das sind zwei Interessen, die einander scharf widersprechen, und die praktische Folge davon ist, dass die Entwicklung nicht sprungweise aufwärts verläuft, selten grosse Ueberraschungen bringt, sondern eher von einer Einzelverbesserung zur andern der Vollkommenheit zustrebt.

Das gilt natürlich vor allem für das Flugzeug selbst. Im Verlaufe des Jahres 1940 sind allerhand Kleinigkeiten bekannt geworden: Die Prototypen sind den tatsächlichen Bedürfnissen im Laufe der Fabrikation stark angepasst worden, die Geschwindigkeiten wachsen stetig, die Panzerung der lebenswichtigen Teile macht Fortschritte; aber umwälzende Neuerungen, wie man sie sich eigentlich hätte vorstellen können, sind weder überraschend aufgetaucht noch für die nächste Zeit zu erwarten.

Von der Bewaffnung kann nichts anderes gesagt werden. Grundlegend neue Waffen sind keine mehr eingesetzt worden, hingegen ist seit Anfang des Krieges unablässig in allen Ländern die vorhandene Bewaffnung verstärkt und verbessert worden. Nur zwei Beispiele: Die ersten Typen des deutschen Jägers Me 109 haben zwei Maschinengewehre als Bordwaffen gehabt, heute ist die gleiche Maschine mit zwei Maschinengewehren und zwei Kanonen ausgerüstet; bei Kriegsausbruch sind die englischen Bomber mit recht spärlicher Verteidigungsbewaffnung versehen gewesen, heute wirken bis vier Gewehre aus einem Stand nach hinten. Wesentlich scheint, dass sich die Kanone als starre Bordwaffe nun auch bei den englischen Jägern durchzusetzen beginnt, während man dort bis heute in einer Vielzahl von Maschinengewehren die einzig annehmbare Lösung gesehen hat.

Schliesslich gilt auch für die Motoren genau dasselbe. Langsam, aber sicher strebt die Entwicklung gegen den 2000-PS-Motor. Die Konkurrenz zwischen wasser- oder luftgekühltem Motor bleibt weiterhin bestehen. Nur verwischen sich langsam Grenzen, die früher als fest haben angenommen werden dürfen. In Amerika macht man sich heute daran, Reihenmotoren zu bauen, nachdem man lange Zeit hindurch im Sternmotor das einzig Richtige gesehen hat, und umgekehrt scheinen in Deutschland Sternmotoren recht zufriedenstellender Leistung gebaut zu werden. Ferner sieht es doch so aus, als ob der Diesel auch für das Kriegsflugzeug langsam an Boden gewinnt.

Das sind natürlich alles technische Fortschritte, die nach Kriegsschluss bleiben werden, und wenn nach dem gegenwärtigen Kriege die Fliegerei wieder einen derart grossen Schritt vorwärts gekommen ist wie nach dem letzten Weltkrieg, so ist das zum mindesten ein Trost auch für den friedlichen Bürger.

Die Aufgaben des Luftschutzarztes

Von San.-Oberst **Dubs**, Korpsarzt 3. A. K.

(Bemerkungen zu „Gedanken und Anregungen zu den Aufgaben des Luftschutzarztes" von Oblt. Dr. G. Peyer, Laufen, in Nr. 1, November 1940, 7. Jahrgang der „Protar")

Von befreundeter Seite werde ich auf die Ausführungen von Oblt. Peyer aufmerksam gemacht, die im Interesse der Sache und um falsche Auffassungen zu verhüten, in dem Punkte nicht unwidersprochen bleiben dürfen, wo von dem feld- und notchirurgischen Wissen und Können des Luftschutzarztes die Rede ist. Der Verfasser postuliert dabei, dass als Notoperationen *definitive* Blutstillung, Exzision von Wunden im Gesunden (Friedrich) *Tracheotomie*, Infusionen und *Bluttransfusionen* auf den Sanitätshilfsstellen des Luftschutzes durch die *Luftschutzärzte* ausgeführt werden müssten und sollten.

So gut gemeint diese Forderungen sind, so viel Eifer für die Sache sie bezeugen, so muss doch solchen *Uebersteigerungen* und gefährlichen Forderungen im Interesse der Sache unmissverständlich und entschieden entgegengetreten werden.

Es kann gar keine Rede davon sein, dass auf den doch meist weitgehend improvisierten, behelfsmässig eingerichteten Sanitätshilfstellen des Luftschutzes solche rein *fachchirurgische* — und nur von ausgebildeten *Fachchirurgen* auszuführende, schwerwiegende und verantwortungsvolle Eingriffe von jedem beliebigen Luftschutzarzt ausgeführt werden könnten, der als Kinder-, Nerven-, aber auch als Allgemein-Arzt hiefür weder die nötige Ausbildung noch Erfahrung besitzt. Die Erfüllung der Forderung von Peyer müsste sich geradezu *verhängnisvoll* auswirken. *Es muss daher dringend davor gewarnt werden.*

Der Sanitätsdienst der Luftschutzsanitätshilfsstellen hat vielmehr in erster Linie ganz *andere* Aufgaben zu erfüllen: Nämlich nach *erstem* Notverband und *erster* Notfixation eine sachgemässe und richtige *Sortierung* und *Beurteilung* der Verwundeten *(Triage)* durchzuführen und anzugeben, wohin, in welches Spital der betreffenden Stadt oder des betreffenden Bezirkes der Verletzte zu transportieren sei. Auch *Anschütz* u. a. vertreten diese Forderung und Arbeitsdefinition des Luftschutzarztes eindeutig und mit Nachdruck. Aufgabe und Verantwortung des Luftschutzarztes sind auch so noch gross genug, auch wenn die gefährliche und unerfüllbare Forderung Peyers unerfüllt bleibt und bleiben *muss!*