

Zeitschrift: Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes

Band: 49 (1941)

Heft: 9: Das alpine Sanitäts- und Rettungswesen für Militär und Sport

Artikel: Dk³ und Dk⁴

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-546570>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

2 sichere Treffer pro Serie

Der neue Trefferplan der Interkantonalen

Landes-Lotterie

garantiert auf jede Serie zu 10 Losen unter dem „Roten Kleeblatt“-Verschluss 2 sichere Treffer. Die Serie bietet überdies 10 weitere Gewinnchancen.

Einzel-Los Fr. 5.—, Serie Fr. 50.— erhältlich bei allen mit dem Roten Kleeblatt-Plakat gekennzeichneten Verkaufsstellen und Banken, sowie im offiz. Lotteriebüro, Nüscherstr. 45, Zürich, Tel. 37670, Postcheck VIII/27 600.

Ziehung 13. März

Eine solche Kommission wurde bestellt und eine Reihe von Konferenzen abgehalten. Der Krieg brach aber aus, bevor eine befriedigende Lösung gefunden werden konnte; denn Einwände und Befürchtungen militärischer Natur wogen so schwer, dass ein noch nicht reifer Beschluss abgelehnt werden musste.

Die Genfer Konvention hat sich nur deshalb während mehr als siebenzig Jahren behaupten können, weil sie sich mit schweizerischem Sinn für die Realität nur streng auf das beschränkte, was sich technisch auch wirklich durchführen liess.

Dk³ und Dk⁴

Die Krankenwagen der Schweiz. Bundesbahnen.

Krankentransporte über grössere Entfernungen ergeben sich einerseits aus dem Wunsche fern von ihrem Heim und Wohnort erkrankter oder verunfallter Personen, sich in die Obhut und Pflege der eigenen Angehörigen und in die Behandlung des eigenen Arztes zu begeben, andererseits aber wohl ebenso oft gerade umgekehrt aus der Notwendigkeit, ein auswärtiges Krankenhaus oder einen Kurort aufzusuchen. Für solche heikle Beförderungsaufgaben eignet sich die Eisenbahn ganz besonders. Mit dem ruhigen und zuverlässigen Lauf ihrer Züge, mit ihrer Unabhängigkeit von Tagesstunde, Jahreszeit und Witterung und ihren grossen Reisegeschwindigkeiten gewährleistet sie dem Leidenden eine schonende Fahrt, eine Behaglichkeit und ein Sicherheitsgefühl, wie sie ihm kein anderes Verkehrsmittel auf einer beliebig langen Reise zu bieten vermag. Die Geräumigkeit ihrer Fahrzeuge erlaubt nicht nur eine komfortable Unterbringung des Kranken selbst; sie ermöglicht es vielmehr auch einer beliebigen Zahl von Reisebegleitern und Pflegepersonen, den Weg in seiner unmittelbaren Nähe zurückzulegen und sich auch während der Fahrt seiner unbehindert anzunehmen.

Die Schweiz. Bundesbahnen sind für Transportaufgaben dieser Art ausgezeichnet gerüstet. Sie folgen auch auf diesem Sondergebiet ihrer Tradition sorgfältiger Verkehrsbedienung, wie sie für die Schweiz als internationales Reiseland längst zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Sie sind sich dabei überdies der besonderen Verpflichtungen bewusst, die ihnen aus dem Umstande erwachsen, dass die Schweiz als ein Land weltberühmter ärztlicher Kunst und anerkanntermassen hochstehender Krankenpflege vielfach auch von Leidenden aus dem Auslande aufgesucht wird.

Der diesem Aufgabenbereich dienende Fahrzeugpark der SBB setzt sich zusammen aus fünf dreiachsigen Krankenwagen der Typenbezeichnung Dk³ und vier Drehgestellwagen des Typus Dk⁴ zu je vier Achsen.

Ganz besonderen Komfort bieten begreiflicherweise vor allem die zuletzt genannten Wagen, die denn auch tarifarisch als Fahrzeuge erster Klasse behandelt werden. Einer dieser Vierachser war an der Landesausstellung von 1939 ausgestellt und ist dort mit seiner hervorragenden Innenausstattung von Hunderttausenden von Besuchern gebührend bewundert worden. Den Hauptraum eines solchen Fahrzeuges bildet der aus Gründen der Fahrruhe in der Wagenmitte angeordnete eigentliche Krankenraum. Dem Patienten fehlt es in diesem lichten und weiten Gemach an nichts, was zu seiner Behaglichkeit und Pflege notwendig ist. Von dem bequemen Bette für ihn selber, dem Krankentisch und dem breiten Lehnstuhl bis zum Schlafdivan für eine Pflegeperson enthält der Raum das gesamte notwendige Mobiliar eines reich-

lich ausgestatteten, ja eleganten Spitalzimmers. Elektrische Lampen, elektrischer Bettwärmer, Ventilator für heisse Tage und Klingelanlage sorgen für ein Höchstmass an Komfort, und die anstossende, ohne Umweg über den Seitengang erreichbare Toilette mit warmem und kaltem Wasser rundet den Aufenthaltsbereich des Kranken zum Appartement, das ihm auch die längste Bahnfahrt erträglich macht. Im übrigen enthalten diese Wagen eine mit allem Notwendigen bis zum Geschirr und Silberbesteck für mehrere Personen wohl versehene Küche mit mehreren elektrischen Kochstellen und einem Eisschrank. Dem Aufenthalt des Arztes und allfälliger weiterer Begleitpersonen dienen drei Abteile, deren Sitze in Schlafgelegenheiten umgewandelt werden können. Diesen Personen steht auch ein vom Waschraum des Kranken getrennter Abort mit Waschgelegenheit zur Verfügung. Ein mit einem reichlichen Vorrat an Bettwäsche, Handtüchern, Wolldecken und dergleichen versehener Schrank bildet die «Lingerie» dieses fahrenden Krankenhauses, in welchem schliesslich auch ein besonderer Kofferraum für das grosse Gepäck und ein Aufenthaltsraum für den bahnamtlichen Begleiter nicht fehlen. Diesem letzteren ist die Obhut über den ganzen Wagen, dessen Reinigung und die Bedienung der vielfältigen technischen Einrichtungen während der ganzen Fahrt anvertraut.

Von grösserer Einfachheit als diese Vierachser sind die dreiachsigen Krankenwagen, die tarifmässig zur dritten Klasse gehören. Doch auch sie bieten ihrem Benützer einen durchaus befriedigenden Komfort, obschon beispielsweise die beschränkteren Platzverhältnisse die Anlage einer besonderen Küche nicht zulassen und daher Kochvorrichtung und Eisschrank unmittelbar im Krankenraum selber untergebracht sind. Für die Beliebtheit dieser Wagen bei dem doch recht anspruchsvollen schweizerischen Publikum zeugt eindeutig die Tatsache, dass sie im internen Verkehr weit häufiger verwendet werden als die vierachsigen Fahrzeuge.

Dass die beiden Fahrzeugtypen, Vierachser sowohl als Dreiachser, in gleicher Weise mit sämtlichen eisenbahntechnischen Einrichtungen ausgestattet sind, die ihre Einreihung in alle schweizerischen Zugsgattungen erlauben und ihre weitgehende Freizügigkeit auch im internationalen Verkehr gewährleisten, braucht kaum erwähnt zu werden. Besonders hervorzuheben sind von ihrer allgemeinen Ausrüstung zwei Einzelheiten. Die eine sind die breiten Türen in den beidseitigen Aussenwänden, die es ermöglichen, den Kranken auf seiner Bahre oder einem Tragstuhl mit Leichtigkeit in den Wagen zu heben. Die andere ist die Ausrüstung mit allen praktisch vorkommenden Systemen der Zugsheizung, so dass die notwendige Erwärmung der Wagen unter allen Umständen gewährleistet ist. Ja ein Teil der vierachsigen Fahrzeuge besitzt sogar eine eigene Zentralheizung und ist daher von der durchgehenden Zugsheizung überhaupt unabhängig.

Stationiert sind die neun Krankenwagen der SBB so, dass sie dem Besteller innert kürzester Frist an jeder beliebigen Station zur Verfügung gestellt werden können. Die Kosten ihrer Benützung setzen sich zusammen aus der Taxe für acht Fahrkarten der ihrer tarifarischen Einreihung entsprechenden Klasse nebst allfälligem Schnellzugszu-

Contra-Schmerz

hilft sofort bei:

Kopfweg, Rheuma,
Monatsschmerzen

schlag sowie einer Bereitstellungsgebühr von Fr. 20.—, für die Vierachser und Fr. 8.— für die Dreiachser. Für diesen Gesamtfahrpreis werden der Kranke und zwei persönliche Begleiter befördert; allfällige weitere Mitreisende haben einen normalen Fahrausweis der betreffenden Klasse zu lösen. Für den bahnamtlichen Begleiter der vierachsigen Krankenwagen ist eine besondere Vergütung in der Schweiz nicht zu entrichten; bei den Dreiachsern fällt eine solche Vergütung schon deswegen dahin, weil sie offiziell nicht begleitet sind.

So befördern die Schweizerischen Bundesbahnen auch kranke und bettlägerige Reisende mit aller Sorglichkeit, deren sie bedürfen. Ihre Krankenwagen stehen dem Publikum aber selbstverständlich nicht nur auf ihren eigenen Strecken zur Verfügung, sondern auf dem gesamten schweizerischen und ausländischen Normalbahnnetz, und auf diese Weise steht nicht nur der überwiegende Teil des schweizerischen Landesgebietes und des Schweizervolkes im Wirkungsbereich aller denkbaren Heilungsmöglichkeiten, sondern es ist fast jedes Gebiet unseres Landes auch für Heilungssuchende aus dem Ausland mit Leichtigkeit zugänglich.

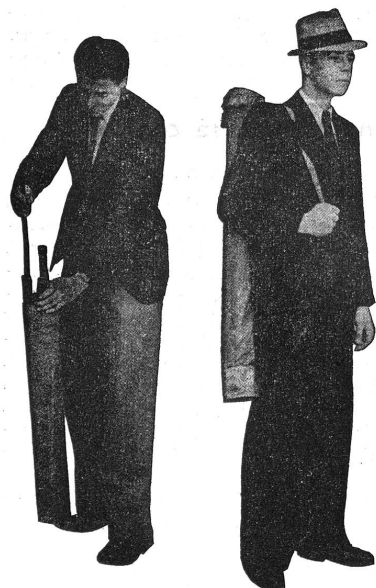
Die neue Sanitäts-Leicht-Tragbahre System «Metzler»

Besondere Merkmale der Patent-Tragbahre (Feldbett-Leichtkonstruktion).

Geringstes Gewicht, zirka zwei Drittel der Ordonnanztragbahre. *Kleinstes Volumen* in demontiertem Zustande, nur zirka 95 cm Länge, jetziges Gewicht total 13,5 kg. Absolute Zuverlässigkeit. Keine Holzteile, also Brechen unmöglich, keine Scharniere, Verschlüsse usw. *Gute Reinigungsmöglichkeit*. Rahmen aus Aluminiumrohr, *Korrosionsbeständig*. Antikorrodal B blank, also kein Faulen, Rosten Absplittern von Farbanstrichen. *Zugleich Tragbahre und Feldbett*. Bequemlichkeit, Platzersparnis, Anschaffung von nur einem Gerät. *Skischlitten*. Im Hochgebirge oft die einzige Möglichkeit für Verwundeten-transport, erlaubt grössere Transporte mittels der Bahre ohne Ermüdung. *Anordnung von zwei und mehr Betten übereinander*. Erforderlich für Verwundetentransporte auf Last- und Güterwagen. Aus-

Technische Daten

Gewicht der Bahre	~ 6 kg
Totallänge	230 cm
Liegefläche	60×180 cm
Bahre demontiert (Länge)	95 cm
Widerstandsmoment der Holmen	3,36 cm ³
Minimale Streckgrenze (Avional R)	25 kg/mm ²
Punktlast bis zu dauernder Deform.	350 kg
Bruchlast	580 kg



Resultate grösster Spezial- erfahrung und eingehender Versuche:

- Halbes Gewicht**
durch hochwertige Flugwerkstoffe
- Hohe Stabilität**
⊕ Patent, ⊕ Konstruktion
- Kleineres Volumen**
Bequemer tragen und basten
- Leichtere Montage**
durch eine Person
- Korrosionsbeständig**
Desinfizierbar
- Hygienischer**
Aluminium eloxiert
- Als Skischlitten verwendbar**
Fahrbar
Lange Transporte ohne Ermüdung durch 1 Mann

wechselbarkeit jedes Teiles. Für Reparaturen ist somit kein Fachpersonal erforderlich. *Die Stoffbespannung* wird durch eine normale Militärzeltbahn gebildet. Also stets vorhanden, ist auswechsel- und waschbar. *Fahrbar*. Ein Aggregat mit 2 Rädern ermöglicht raschen und bequemen Krankentransport. Dasselbe ist zusammenlegbar für Motorrad oder auf Saumtiere zu verladen.

Die vorliegende Konstruktion hat als erste bewiesen, dass die Kombination einer zweckmässigen Tragbahre mit einem stabilen Feldbett möglich ist, ohne dass dabei nachteilige Kompromisse in Kauf genommen werden müssen.

Konstruktion:

Der solide Rahmen besteht aus Röhren einer Aluminiumlegierung (Antikorrodal B). Er ist in mehrere Rohreinheiten von je zirka 70 cm Länge aufgeteilt, welche an ihren Enden mit eingepressten Passhülsen versehen sind. Ein im Innern der Röhre angeordnetes Spannkabel (System ⊕ Patent Rio) verbindet dieselben mit den Winkelstücken zu einem stabilen Ganzen. Dadurch konnte die Zusammenlegbarkeit ohne Verschlüsse, Scharniere usw. erreicht werden. Die Enden der Kabel



sind mit einem Ring versehen und brauchen nur in einen entsprechenden Karabinerhaken der Querrohre eingehängt werden. Je nach Verwendung als Tragbahre oder als Feldbett werden die Trägerrohre als Verlängerung an die Längsholme oder an die Bodenstützen gesteckt und durch einen an den Winkelstücken angebrachten Bügel gesichert. Die Winkelstücke sind derart ausgebildet, dass bei Raumknappheit ohne weiteres zwei Betten aufeinander gestellt werden können. Für die immer beliebter werdende Verwendung als Skischlitten sind vier Klammern erforderlich, welche in wenigen Minuten auf den Skis angebracht werden können.

Der Stoffbezug wird durch eine normale Militärzeltbahn gebildet. Dieselbe umschliesst die beiden Längsholme und ist auf der Unterseite zugeknöpft. Die Stirnseiten sind an Kopf- und Fussteil anzuschliessen.

Schweizerischer Samariterbund Alliance suisse des Samaritains

Samariterhilfslehrekurs in Chur

Den Sektionen des Bündnerlandes und der angrenzenden Gebiete rufen wir in Erinnerung, dass in Chur vom 18.—27. April ein Hilfslehrekurs stattfinden wird, dessen Vorprüfung auf Sonntag, 16. März, angesetzt ist. Schluss der Anmeldefrist: 6. März 1941.

Diejenigen Samaritervereine, die sich für die Beschickung dieses Kurses interessieren, werden ersucht, die nötigen Anmeldeformulare sofort beim Verbandssekretariat zu verlangen. Verspätete Anmeldungen können nicht berücksichtigt werden.

Betrifft Wolldecken

Wir teilen unseren Samariterfreunden mit, dass wir auf Frühjahr wieder ein kleines Quantum Wolldecken abgeben können, und zwar per März/April zwei Qualitäten zu Fr. 21.50 und 24.50, und per April/Mai zwei billigere Qualitäten zum Preise von Fr. 17.— und 21.—.

Betreffend der Verwendung dieser Decken gelten die gleichen Vorschriften wie wir sie bereits in Nr. 1 «Das Rote Kreuz» bekanntgegeben haben.