

HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Das

Kranken-Transportwesen

in

Hamburg,



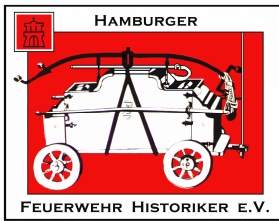
seine Entwicklung und Organisation.

Herausgegeben im Auftrage der Polizei-Behörde.

Hamburg

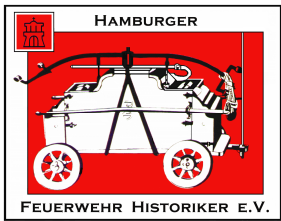
Druck von Grefe & Tiedemann

1892.



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

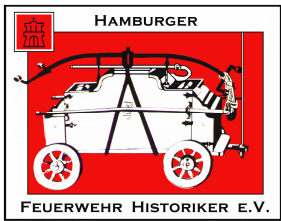
Es hat sich bei verschiedenen Gelegenheiten herausgestellt, daß über die Einrichtungen, welche in Hamburg zum Zwecke des Kranken-Transports getroffen sind, nicht in allen Schichten der Bevölkerung hinreichende Kenntniß vorhanden ist. — Wer aber diese Einrichtungen nicht kennt, kann sich ihrer auch nicht bedienen. — Es ist daher im öffentlichen Interesse unternommen worden, im Nachstehenden die Entwicklung und die gegenwärtige, zunächst als abgeschlossen zu betrachtende Organisation des Kranken-Transportwesens darzustellen. — Die weiteste Verbreitung dieser Schrift in allen Kreisen, kann der Sache nur förderlich sein.



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

In allen größeren Städten macht sich naturgemäß das Bedürfniß nach besonders eingerichteten Transportmitteln zum Zwecke der Krankenbeförderung mehr und mehr geltend und zwar um so dringender, je weiter aus hygienischen Rücksichten im Laufe der Zeit die Krankenhäuser aus der inneren Stadt in die Umgegend hinausgeschoben werden. — Das früher allgemein gebräuchliche Kranken-Transportmittel, der Tragekorb, reicht bei irgend erheblichen Entfernungen nicht mehr aus und die Entwicklung des Kranken-Transportwesens drängt auf die Beschaffung von bespannten Krankenwagen hin, welche den Transport auch auf größere Entfernungen in verhältnißmäßig kurzer Zeit vermitteln und dabei zugleich in ihrer Einrichtung besondere Bequemlichkeiten für den Kranken gewähren, die bei dem primitiven Tragekorb entbehrt werden müssen. Man mußte daher darauf Bedacht nehmen, für den Krankenwagen diejenige Konstruktion zu finden, welche dem Kranken die größte Bequemlichkeit in Bezug auf Ein- und Auslagerung sowohl, als auf den Aufenthalt im Wagen während der Fahrt darbietet.

In Hamburg ist der erste Krankenwagen um das Jahr 1850 in der damaligen Lauenstein'schen Wagensabrik für Rechnung der Polizeibehörde erbaut worden. — Derselbe hat eine Reihe von Jahren dem Bedürfniß genügen können, bis die Errichtung des Neuen Allgemeinen Krankenhauses in Eppendorf, ca. 4 Kilometer vom Mittelpunkte der Stadt, und die in Folge dessen zurückzulegenden größeren Entfernungen die Beschaffung weiterer



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Transportmittel erforderlich machten. — Der gedachte Krankenwagen diente natürlich in erster Linie öffentlichen Zwecken, und zwar

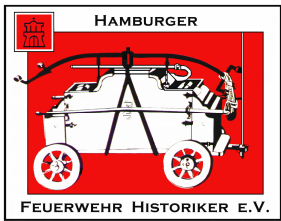
1. der Polizei-Behörde selber bei Verunglückungen, Verletzungen und Erkrankungen an öffentlichen Orten, welche polizeiliches Einschreiten erforderlich machen;

2. den Hamburgischen Armenverwaltungen zum Transporte von Kranken, welche der öffentlichen Armenpflege anheimfallen.

Da die Verwendung zu solchen öffentlichen Zwecken den Krankenwagen indeß nicht unausgesetzt in Anspruch nahm, so ist es von jeher gestattet worden, sich desselben auch zur Ausführung von Privat-Kranken-Transporten zu bedienen. — Diese Gewohnheit mußte sich mit Nothwendigkeit herausbilden, weil es einen zweiten Krankenwagen in Hamburg überhaupt nicht gab. — Die Ueberlassung des Wagens zu Privat-Transporten ist stets unentgeltlich erfolgt. Es waren nur die Besspannungs- und Bedienungskosten nach einem billigen Tarif zu erstatten.

Als im Jahre 1889 dem gesammten Bedürfniß mit dem einzigen Krankenwagen nicht mehr entsprochen werden konnte, trat an die Polizei-Behörde die Frage heran, ob es nunmehr etwa an der Zeit sei, die Verwendung des staatlichen Krankenwagens auf die öffentlichen Transporte, für welche er noch völlig ausreichte, zu beschränken, die Ausführung von Privat-Transporten aber an die Privat-Unternehmung zu verweisen. —

Es konnte wohl zweifelhaft sein, ob es als die Aufgabe des Staates angesehen werden mußte, dem vermehrten Transport-Bedürfniß Privater zu genügen und auf diese Weise aus dem Kranken-Transporte gewissermaßen ein Gewerbe zu machen. Verschiedene Umstände trafen indeß zusammen, um die in dieser Beziehung hervorgetretenen Bedenken zu beseitigen. Vor allen Dingen bestand kein privater Betrieb, welcher geschädigt werden konnte und überwiegende Gründe sprachen ohnehin für die amtliche Regelung des Kranken-Transports. Gleichzeitig waren von verschiedenen Seiten besondere Vorkehrungen für den Transport von Kranken, welche mit einer ansteckenden Krankheit



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

behaftet sind, angeregt worden. Die in der Folge beschlossene förmliche Organisation des Kranken-Transportwesens mußte aber die Vereinigung aller Transportmittel in einer Hand und die Beschaffung derselben für öffentliche Rechnung geboten erscheinen lassen.

Die Organisation erstreckte sich auf die folgenden vier Punkte:

1. Vermehrung und Verbesserung der Transportmittel für Kranke und Schwerverletzte, welche nur im Liegen befördert werden dürfen.

2. Maßregeln gegen die Beförderung von ansteckenden Kranken mittelst öffentlichen Fuhrwerks und Beschaffung besonderer, leicht und gründlich desinfizirbarer Wagen für dieselben.

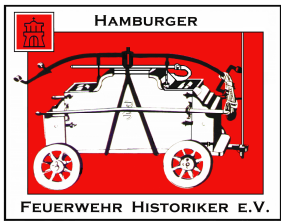
3. Vorkehrungen für den Fall eines Unglücks, bei welchem eine größere Anzahl von Verletzten schnelligst vom Platze zu schaffen ist.

4. Vermehrung und anderweitige Regelung der Stellung des Bedienungspersonals.

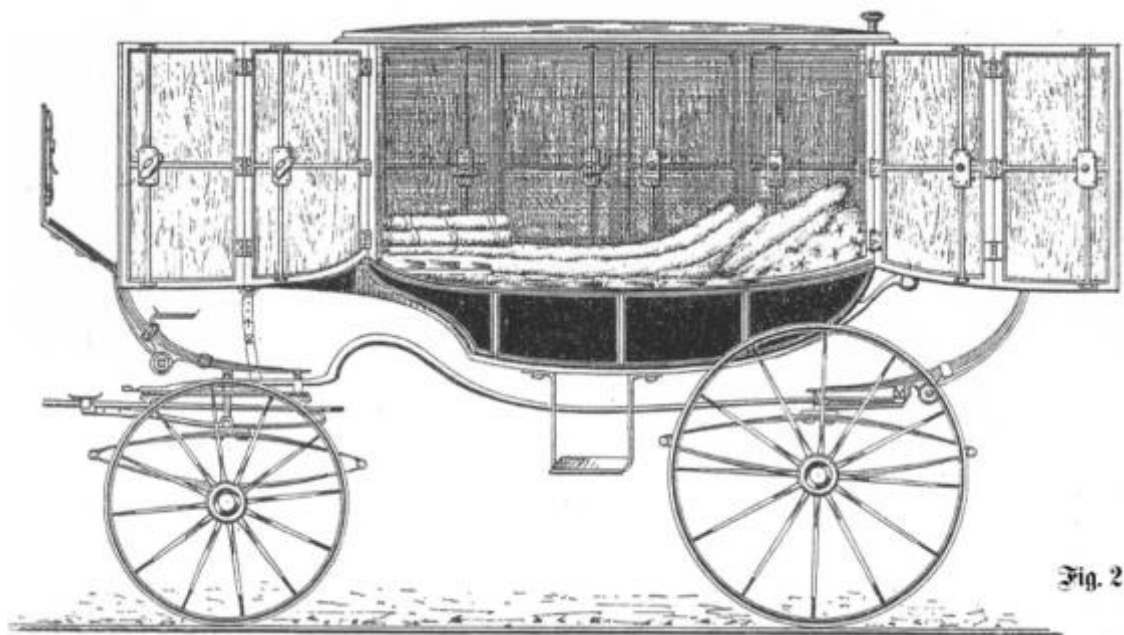
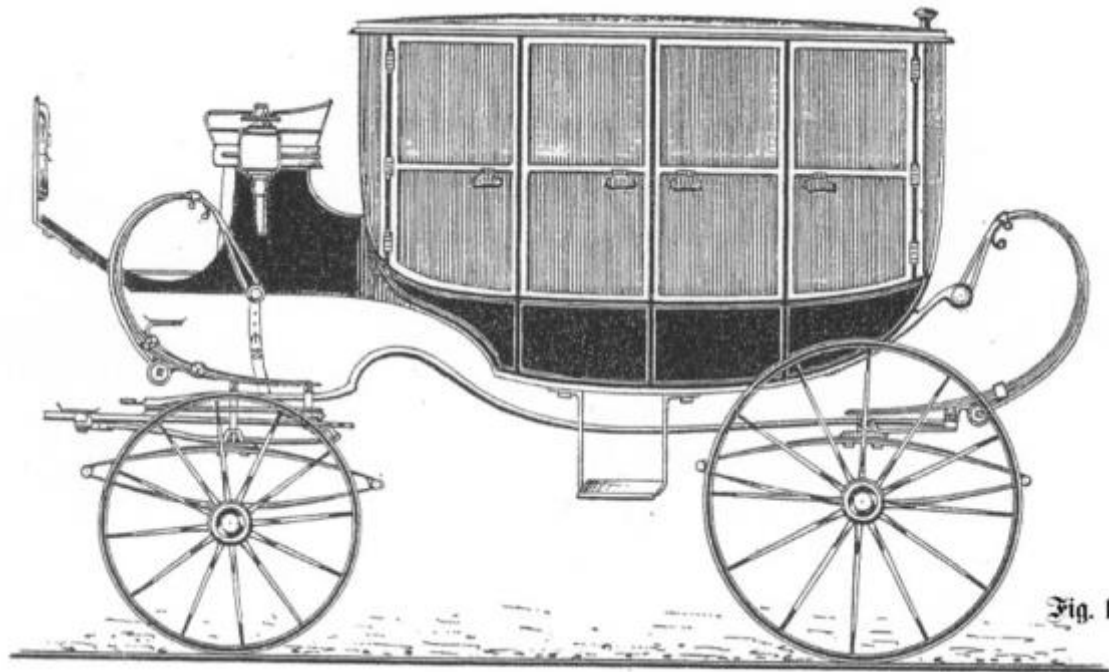
Diese vier Punkte werden nacheinander eingehender zu besprechen sein.

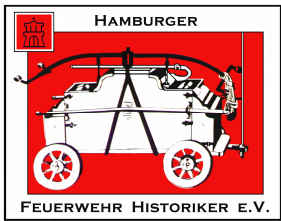
1. Vermehrung und Verbesserung der Transportmittel für Kranke und Schwerverletzte, welche nur im Liegen befördert werden dürfen.

Nachdem die Vermehrung der Transportmittel allseitig als erforderlich erkannt worden, war zunächst die Frage der Konstruktion der neu anzuschaffenden Wagen zu entscheiden. Der vorhandene alte Wagen konnte als mustergültig nicht mehr angesehen werden. Derselbe ist nach dem System der seitlichen Einlagerung eingerichtet und mit einem Bett versehen. Tragbahnen sind zu diesem Wagen nicht vorhanden. Der Transport in denselben erfolgt in der Weise, daß der Kranke oder Verletzte von den aus zwei in solchen Dingen erfahrenen Personen bestehenden Bedienungsmannschaften oben und unten angefaßt und



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.



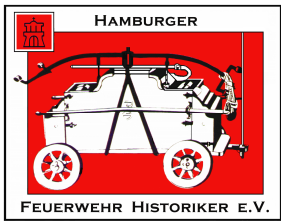


HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

so in den Wagen getragen wird. Die Einlagerung wird besonders dadurch erschwert, daß das Lager in dem Wagen zu hoch angebracht ist, um ein durchaus bequemes Einlegen des Kranken unter allen Umständen zu ermöglichen. Figur 1 zeigt diesen Wagen geschlossen, Figur 2 das Innere desselben. Der Wagenkasten ruht, wie sich aus den Zeichnungen ergibt, auf einem ganz besonderen Federgestell, was mit Rücksicht darauf, daß zur Zeit der Erbauung Gummiräder noch nicht bekannt waren, nothwendig erscheinen mußte.

Die sich aus dem Vorstehenden ergebenden Mängel mußten bei den neuen Wagen vermieden werden. Daneben war aber auch auf die Form derselben Rücksicht zu nehmen. Es ist hinreichend bekannt, wie groß die Abneigung des Publikums gegen Krankenwagen ist, welche von außen ohne Weiteres als solche zu erkennen sind, oder nur eine etwas ungewöhnliche Form zeigen. In Betreff der Konstruktion haben in der Folge zunächst bei den gleichartigen Einrichtungen in anderen großen Städten eingehende Ermittlungen stattgefunden, welche ergaben, daß in Wien, wo die dortige „Freiwillige Rettungs-Gesellschaft“ den Kranken-Transport organisiert hat, die vollkommensten Transportmittel im Gebrauch waren. Es wurde demgemäß beschlossen, das Wiener System zu adoptiren und zwei neue Krankenwagen dieses Systems zu erbauen und in Betrieb zu nehmen, den alten Wagen aber in Reserve zu behalten.

Form, Konstruktion und Handhabung des neuen Krankenwagens sind aus Figur 3 bis 6 ersichtlich. Figur 3 zeigt denselben geschlossen, als gewöhnlichen Landauer, wenn man davon absieht, daß der Wagenkasten sich unmittelbar an den Kutschersitz schließt. Die Einlagerung geschieht auch bei diesem Wagen von der Seite und zwar einfach dadurch, daß die ganze Seitenwand zum Theil hinauf- und zum Theil heruntergelegt wird — s. Figur 4. Im Innern des Wagens befindet sich ein Tragebett, mittelst dessen der Kranke abgeholt wird — s. Figur 5. Das Tragebett wird auf die heruntergelegte Wagenwand gehoben und mittelst Rollen, welche auf Metall-

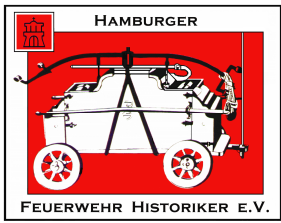


HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

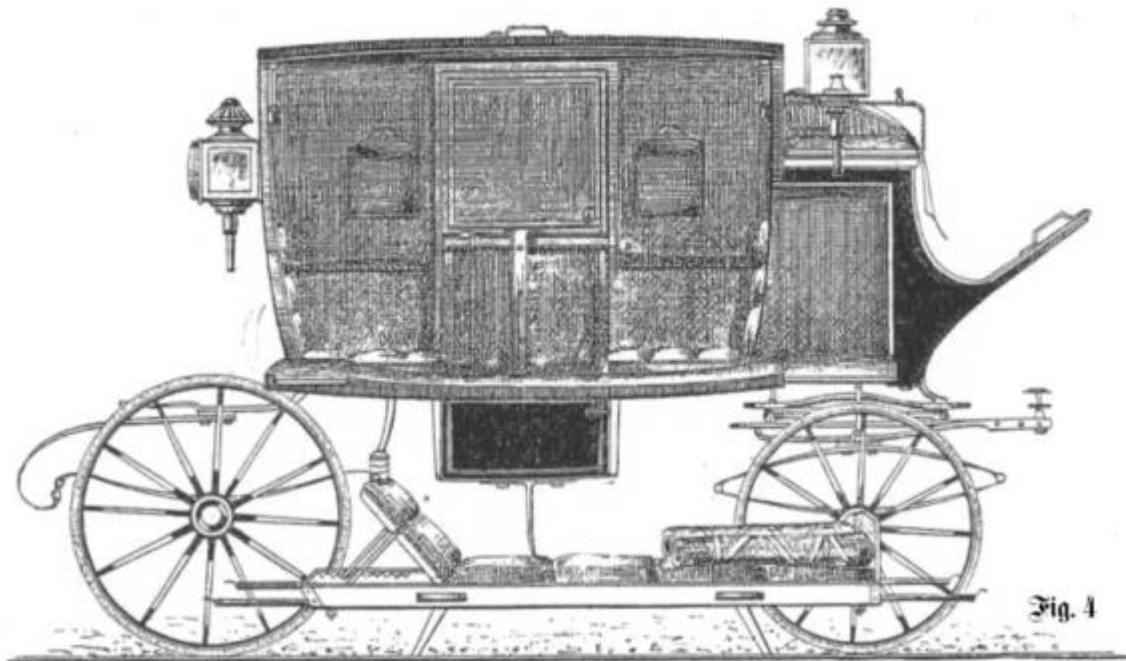
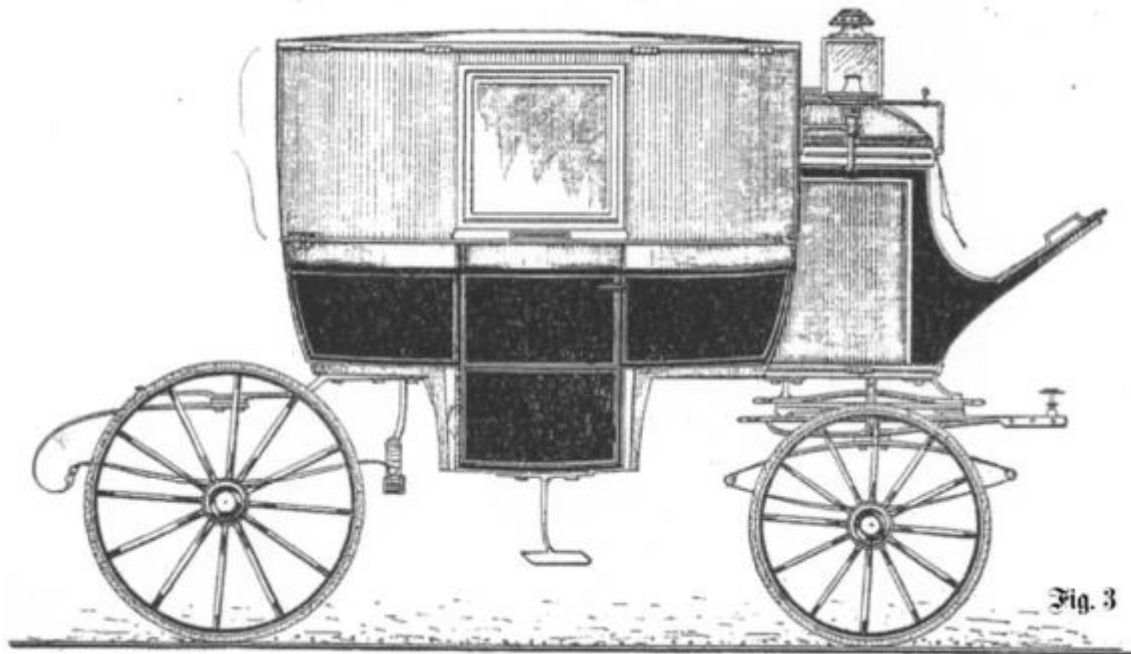
platten laufen, in den Wagen geschoben — s. Figur 6 —, worauf die Seitenwand wieder, wie in Figur 3, zu schließen ist. Neben dem Kranken können im Innern des Wagens auf vorhandenen Sitzplätzen noch zwei Personen Platz nehmen, welche von der anderen Wagenseite durch eine gewöhnliche Wagenthür einsteigen. Einer dieser Plätze wird von einem der Krankenträger eingenommen, der andere ist für einen Angehörigen des Kranken frei, welcher den letzteren etwa begleiten will. Der zweite Krankenträger nimmt seinen Platz neben dem Kutscher ein. — Im Innern des Wagens wird in einem verschließbaren Raum 1 Flasche Cognac mit Trinkglas, 1 Flasche Karbohwasser mit Kaps, 1 Flasche Kampferöl mit zugehöriger Injektions-spritze, 1 Packet Verbandwatte mit einigen Binden und 1 Schwamm zum etwaigen augenblicklichen Gebrauche aufbewahrt. Der Wagen läuft auf Gummirädern, damit der Kranke von den unvermeidlichen Stößen möglichst wenig betroffen wird. Außerdem befindet sich in demselben eine Vorrichtung zum Suspendiren des Tragebettes, vermittelt deren das letztere in von der Decke herabhängenden ledernen Riemen befestigt und auf diese Weise im Schweben erhalten werden kann. Die Wagen werden zum Zwecke der thunlichst schnellen Beförderung stets zweispännig gefahren.

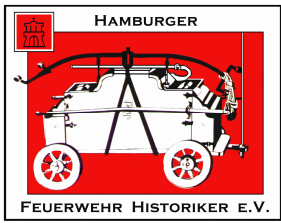
Es ist eine bedauerliche Erscheinung, daß immer noch Fälle vorkommen, in denen — obgleich die Benutzung des Krankenwagens angezeigt war — gewöhnliches Fuhrwerk zum Transport verwandt wird. Die Gefahren, welche namentlich Schwerverletzten aus der Benutzung eines ungeeigneten Transportmittels erwachsen, werden von sachverständiger Seite, wie folgt, geschildert:

„Es giebt eine sehr große Anzahl von chirurgischen Kranken, welchen jede Art des Transports, die anders als in einer einigermaßen bequemen ausgestreckten Lage geschieht, nicht nur sehr schmerzhaft ist, sondern deren Zustand auch dadurch eine sehr ernste Verschlimmerung erfahren kann. Einer kleineren Zahl wird ein unzumutbarer Transport geradezu verhängnisvoll.

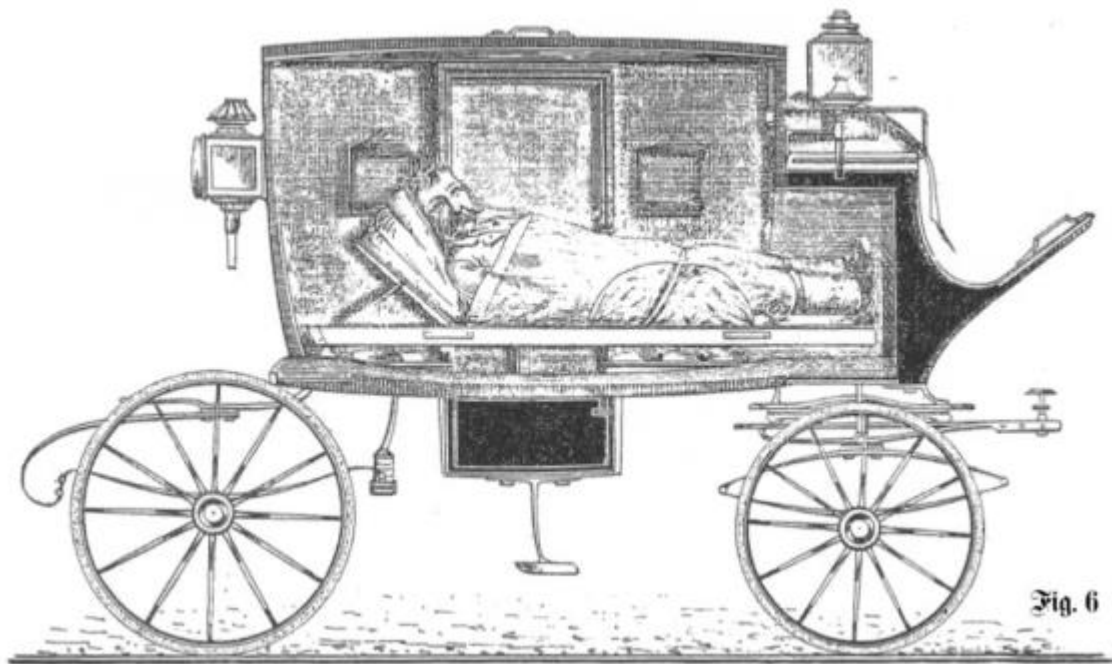


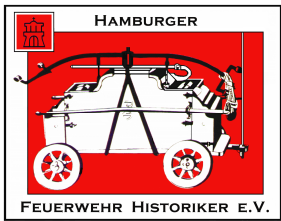
HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.





HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.



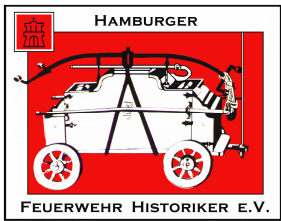


HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Zu der ersten Kategorie gehören beispielsweise schon sehr viele Brüche der unteren Extremitäten. Die Schmerzen, die ein Mensch mit gebrochenem Unter- oder Oberschenkel, mit einem mangelhaften oder gar keinem Verbande versehen, bei dem Einladen in eine enge Droschke, bei der Fahrt, beim Ausladen aushalten muß, brauchen nur erwähnt zu werden. — Viel wichtiger sind noch die neuen Verletzungen, welche bei solcher Art des Transports nothwendig die Weichtheile durch die spitzen Bruchenden erfahren. Die enormen Blutergüsse, welche dabei eintreten, die nachträglichen Spießungen größerer Gefäße, die Verletzung wichtiger Nervenstämme, die Durchbohrungen der Haut, wodurch subcutane Brüche zu offenen werden, sind lauter Gefahren für Gesundheit und Leben der Verletzten, die auf einem zweckmäßigen Transport vermieden werden könnten und also durchaus vermieden werden müssen.

Handelt es sich um offene Wunden der unteren Extremitäten, so liegt eine weitere Gefahr in dem Blutverlust. Unter ganz gleichen Verhältnissen vielleicht verschwindend gering, sobald die Möglichkeit gegeben ist, das Bein ruhig zu halten und erhöht zu lagern, kann es sehr ernst werden, wenn die verletzte Extremität neuen Insulten ausgesetzt ist oder gar herabhängt. Es ist vorgekommen, daß aus einem geplatzten Varix des Unterschenkels während des Transports in einer Droschke eine beinahe tödtliche Blutung erfolgte, die sicherlich bei horizontaler Lage des Körpers und erhöhter Lage des Beines überhaupt nicht nennenswerth geworden wäre.

Noch schlimmer steht es mit den schweren multipeln Verletzungen, mit den sehr zahlreichen Fällen von Sturz aus großer Höhe bei Bauarbeitern, fensterputzenden Dienstmädchen u. s. w., bei welchen neben zahlreichen Knochenbrüchen die Folgen der Hirnerschütterung in Betracht kommen; oder bei den schweren Zermalmungen der Glieder durch Ueberfahren, Maschinenverletzungen und dergl., bei welchen der Choc eine besondere acute Gefahr bildet. Diese Verletzten mit minimaler Herzthätigkeit, kaum fühlbarem, fadenförmigen Pulse u. s. w. kann

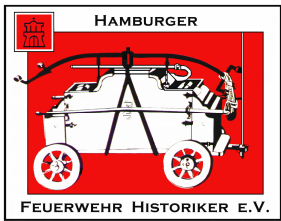


HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

ein Transport, der anders als in horizontaler Lage geschieht, durch Hirnanämie ohne Weiteres tödten, während sie sonst vielleicht mit dem Leben davon gekommen wären.

Es kann natürlich nicht mit Zahlen belegt werden, wie oft die Uebelstände des mangelhaften Transports den Verletzten verhängnißvoll geworden sind. Daß aber beispielsweise bei Brüchen der unteren Extremitäten der Zustand in sehr zahlreichen Fällen erst durch den Transport ein ernster geworden ist, daß enorme Blutergüsse erst unterwegs eintreten, die theils die Heilung verzögerten, theils die rechtzeitige Anlegung eines gut fixirenden Verbandes hinderten und dadurch das Endresultat schädigten, theils selbst zu einer solchen Spannung der Gewebe führten, daß die Zirkulation in der Haut völlig aufgehoben wurde und nur durch ausgiebige Spaltungen hergestellt werden konnte, (wodurch subcutane Brüche unter den erschwerendsten Verhältnissen zu offenen gemacht wurden), das kann auf Grund vorliegender Beobachtungen auf das Bestimmteste versichert werden. Wie viele von denen, die im tiefsten Choc oder fast leergeblutet im Krankenhause ankommen, oder die unterwegs schon gestorben waren, bei Benutzung zweckmäßigerer Transportvorrichtungen hätten erhalten werden können, kann man natürlich nicht entscheiden. Theoretisch aber unterliegt es gar keinem Zweifel, daß Schwerverletzten ein unzureichender Transport das Leben kosten kann und unter gewissen Verhältnissen mit Sicherheit kosten wird.“

Unter diesen Umständen kann nicht dringend genug darauf hingewiesen werden, daß die Polizei-Behörde Krankenwagen bester Konstruktion mit Bespannung und Bedienung Tag und Nacht zur Verfügung hält, und daß diese Krankenwagen nicht nur bei der Centralstelle im Stadthause, sondern auch bei allen Polizeiwachen, welche an den Hamburgischen Feuer-Telegraphen angeschlossen sind, unter Vorlegung des ärztlichen Transportscheines bestellt werden können. Für besonders dringliche Fälle, in welchen die Ankunft des Krankenwagens nicht abgewartet



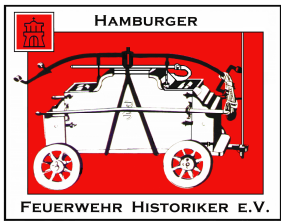
HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

werden kann, befinden sich außerdem an fast allen in Betracht kommenden Polizeiwachen sog. Räderbahren, die immer zum unverzüglichen Ausrücken bereit stehen und von der Wachmannschaft bedient werden. Dieses Transportmittel, zu dessen Bedienung zwei Mann ausreichen, wird mit der Hand gefahren. Es besteht aus einem Rädergestell und einer gleichzeitig zum Tragen eingerichteten Bahre, die von dem Gestell abgehoben werden kann — s. Figur 7. Die Räderbahre tritt vornämlich bei Transporten von der Straße in nahe gelegene Kranken-Anstalten oder ins nächste Wachlokal in Gebrauch. Die neueren haben Gummiräder. Die Polizei-Wachen auf dem südlichen Elbufer sind, mit Rücksicht auf die Wasser-Verbindung, zum Theil noch mit dem Krankenkorbe ausgerüstet. Die Beförderung von dort an das stadtseitige Ufer erfolgt mittelst Dampfboots, von der Landungsstelle weiter, wenn nöthig, mittelst Krankenwagens. Ein Verzeichniß der Polizeiwachen, einschließlich der Hafenpolizeiwachen ist hier als Anhang beigefügt. Bei jeder einzelnen Wache findet sich angegeben, ob Telegraphen-Anschluß vorhanden ist und ob eine Räderbahre oder ein Krankenkorb geführt wird (s. Seite 20 und 21).

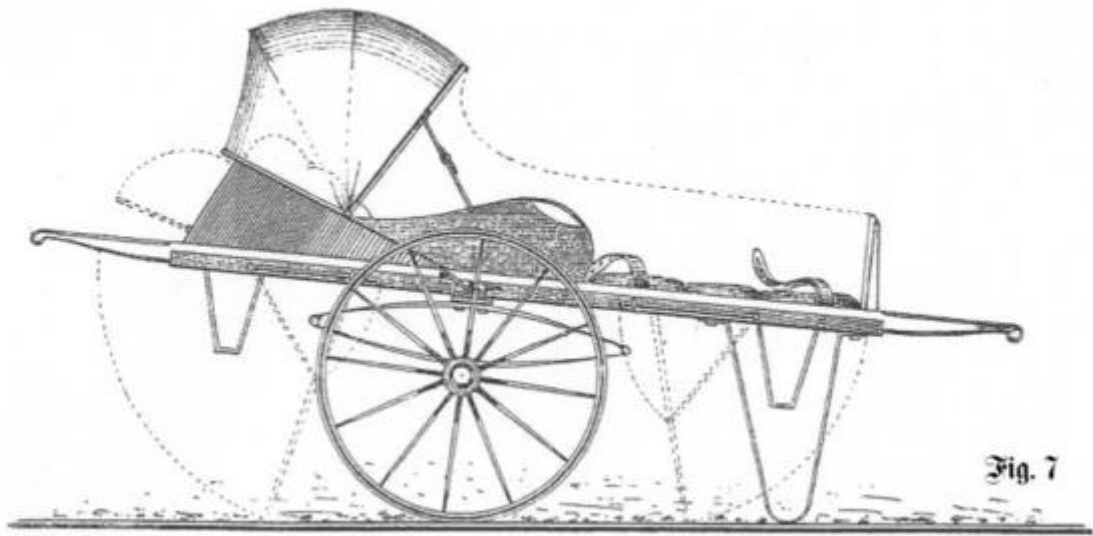
Die Bespannungs- und Bedienungskosten müssen bei Benutzung eines Krankenwagens, soweit der Pflichtige zahlungsfähig ist, nach einem billigen Tarife ersetzt werden. Die Ausführung des Transports wird jedoch keinesfalls von vorheriger Bezahlung abhängig gemacht. Die Polizeikasse stellt vielmehr demnächst bezügliche Rechnung zu.

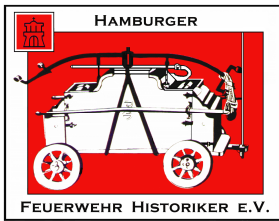
Die Ausnahmezeit ist in den Krankenhäusern für dringende Fälle natürlich unbeschränkt, im Uebrigen aber durchweg auf die Stunden von 10—4 Uhr festgesetzt.

An dieser Stelle wird noch eine Bemerkung über den Transport Geisteskranker am Platze sein, welchen die Polizei-Behörde ebenfalls ausführen läßt. Dieser Transport hat hier immer mittelst einer gewöhnlichen Equipage stattgefunden, welche sich durch gar keine Vorkehrungen von dem sonst üblichen Fuhrwerk unterscheidet. Unzuträglichkeiten sind dabei niemals vor-



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

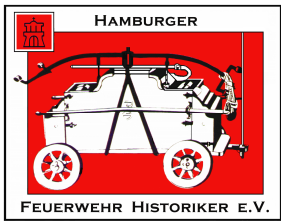




HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Verzeichniß der Polizei-Wachen.

No.	Belegenheit	ist zum Zwecke des Krankentransportes ausgerüstet mit:	Anschluß an den feuer-Telegraphen?	Bemerkungen
A. der Straßen-Polizei.				
1	Stadthaus.	1 Räderbahre	vorhanden	
2	Raboisfen.	desgl.	desgl.	
3	Bleicherstraße, St. Georg.	desgl.	desgl.	
4	Lindenstraße, Bez.-Gebäude.	desgl.	desgl.	
5	Stadtdeich, a. d. Schlense.	desgl.	desgl.	
6	Brookthordamm.	desgl.	desgl.	
7	Hüter 10/11.	desgl.	desgl.	
8	Hopfenmarkt 1.	desgl.	desgl.	
9	Schaarmarkt, i. d. Badeanstalt	desgl.	desgl.	
10	Hütten, Detentionslokal.	desgl.	desgl.	
11	Kohlhöfen 21.	desgl.	desgl.	
12	Dammthordamm.	desgl.	desgl.	
13	Spielbudenplatz, Ecke Davidstr.	desgl.	desgl.	
14	Einshüttelerstraße 21.	desgl.	desgl.	
15	Margarethenstr, Bez.-Gebäude.	desgl.	desgl.	
16	Ecke d. Eichenstraße, Einsh.	desgl.	desgl.	
17	" " Carolinenstr. Hollv.-Wdg.	desgl.	desgl.	
18	Rotherb.-Chaussee v. Thor rechts.	desgl.	desgl.	
19	Hansastr. 22, im Bez.-Gebäude.	desgl.	desgl.	
20	Eppendorfer Landstraße 227 a.	desgl.	desgl.	
21	Eppendorferstraße 60.	desgl.	desgl.	
22	Bleicherstraße im Waisenhanse.	desgl.	desgl.	
23	Barmbeck, am Markt.	desgl.	desgl.	
24	Wandsb. Chaussee, Ecke Richardstr.	desgl.	desgl.	
25	Lübeckerstraße.	desgl.	desgl.	
26	Burgstr. Ecke, im Bez.-Gebäude.	1 Krankenkorb	desgl.	
27	Horner Landstraße 175.	1 Räderbahre	desgl.	
28	Hammerdeich, n. d. Louisenweg.	desgl.	desgl.	
29	Bierländerstraße.	1 Krankenkorb	desgl.	
30	Reginenstraße 85.	desgl.	desgl.	
31	Steinwärder, Ecke Schulstraße.	1 Räderbahre	desgl.	
32	Justizgebäude v. d. Holstenthor.	desgl.	desgl.	
33	Oberaltenallee 5.	1 Krankenkorb	desgl.	
34	Pulver-Magazin, Winterhude.		nicht vorhanden	liegt im Felde
35	Beddel, Brückenstraße.	1 Räderbahre	vorhanden	
B. der Hafenpolizei.				
1	Hafenthor.	2 Räderbahren	vorhanden	
2	Baumwall.		desgl.	
3	Niederbaum, Kehr wieder.		nicht vorhanden	
4	Brookthor.		desgl.	
5	Deichhafen.		vorhanden	
6	Al. Grasbrook	1 Krankenkorb	desgl.	
7	Krahnhöft.	desgl.	desgl.	

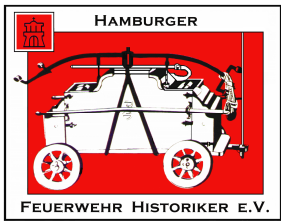


HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

gekommen, obschon gefährlichen Kranken gegenüber nicht gerade jede Befürchtung ausgeschlossen erscheinen mag. Es ist auch mit Rücksicht hierauf seiner Zeit in Erwägung gezogen worden, ob etwa besondere „Transportwagen für Geisteskranke“ anzuwenden seien, wie sie z. B. in Wien im Gebrauch sind. Der gedachte Wiener Transportwagen ist ein Coupé, welches derart eingerichtet ist, daß der Eintritt in dasselbe von hinten geschieht und zwar durch eine sehr breite einflügelige Thür. Im Innern ist dieser Wagen, wie eine Isolierzelle, mit Kautschuk ausgepolstert. Fenster sind nicht vorhanden, dagegen ist am obersten Theile der Wagenthür für das Eindringen von Licht und Luft ein stark vergittertes Drahtnetz angebracht, welches nur von außen geöffnet werden kann. Um das Einsteigen von hinten zu ermöglichen, ist aber das Coupé verkehrt auf das Radgestell gesetzt, was dem Wagen natürlich ein ganz ungewöhnliches Aussehen giebt. Dieser Umstand mußte bei den diesseitigen Erwägungen ganz erhebliche Bedenken erregen. Viele Kranke, welche sich durch gütliches Zureden widerstandslos in eine gewöhnliche Equipage bringen lassen, werden den ungewöhnlich aussehenden Transportwagen freiwillig nicht besteigen. Es wird in Folge dessen öfter Gewalt angewendet werden müssen, was zu weit größeren Unzuträglichkeiten führen kann, als wie sie bei dem jetzigen Transportmittel erfahrungsmäßig zu befürchten sind. Diese Rücksichten haben dazu geführt, die alte bewährte Transportmethode beizubehalten.

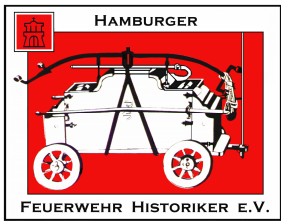
2. Maßregeln gegen die Beförderung von ansteckenden Kranken mittelst öffentlichen Fuhrwerks und Beschaffung besonderer, leicht und gründlich desinfizirbarer Wagen für dieselben.

Auch früher schon waren in Hamburg besondere Vorkehrungen für die Beförderung von Personen vorhanden, die mit einer ansteckenden Krankheit behaftet sind. Es gehörte dazu vor Allem eine Droschke, welche ausschließlich zum Transporte



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Pockenfranker diente und nach jedesmaligem Gebrauche, so gut es anging, desinfiziert wurde. Diese Droschke wurde streng gesondert aufbewahrt und stand lediglich zur Verfügung der Polizei-Behörde. Außerdem sind im Jahre 1884 zwei eiserne Wagen gebaut worden, welche für den Fall einer Cholera-Epidemie in den öffentlichen Gebrauch treten sollten. Bei den weitgehenden Fortschritten der letzten Jahre auf dem hier fraglichen Gebiete, konnten indeß diese Maßregeln zur Verhütung der Ansteckungsgefahr bei dem Transport ansteckender Kranken als ausreichend nicht mehr angesehen werden. Scharlach- und Diphtheritisfranke benutzten vielfach das öffentliche Fuhrwerk — Droschken und Pferdebahnen —, um sich ins Krankenhaus zu begeben, und es entstand auf diese Weise die Gefahr, daß durch die öffentlichen Transportmittel der Ansteckungsstoff von Kranken auf Gesunde übertragen wurde. Die größere Entfernung des Krankenhauses, welche ein längeres Verweilen der Kranken in den Droschken nöthig machte, steigerte die Gefahr begreiflicherweise und mit der Errichtung des Neuen Allgemeinen Krankenhauses in Eppendorf wurde in Folge dessen die Frage des Schutzes der Allgemeinheit vor der Verbreitung ansteckender Krankheiten durch infizierte öffentliche Fuhrwerke dringlich. Während die Behörden über die in dieser Beziehung erforderlichen Maßregeln verhandelten, hatte sich auch in der öffentlichen Meinung bereits nach dieser Richtung ein Einfluß geltend gemacht, in Folge dessen bei der Berathung des Budgets für das Jahr 1889 die Bürgerschaft den Senat ersuchte, in Erwägung ziehen zu wollen, ob nicht eine Desinfizierung der öffentlichen Fuhrwerke, welche zum Transport von mit ansteckenden Krankheiten behafteten Personen benutzt wurden, polizeilich angeordnet werden könne. Die Ansicht der Sachverständigen ging indeß dahin, es bei einer solchen Maßregel nicht bewenden zu lassen, sondern eine derartige Benutzung öffentlichen Fuhrwerks gänzlich zu verbieten. Für diese weitergehende Maßregel war entscheidend, daß die gründliche Desinfizierung eines von einem solchen Kranken benutzten gepolsterten Wagens mit der völligen Zer-



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

förderung der Polsterung gleichbedeutend ist, und daß es daher erforderlich erscheinen mußte, für die ausschließliche Benutzung durch ansteckende Kranke gehörig desinfizierbare Wagen, welche nur aus Eisen, Holz und Glas bestehen, in genügender Anzahl zu beschaffen und an verschiedenen Orten in der Stadt aufzustellen. In der Folge ist die Anschaffung von vier derartigen Wagen beschlossen und ferner die nachstehende

„Verordnung,

betr. die Beförderung von Personen, welcher mit einer ansteckenden Krankheit behaftet sind“

im Wege der Gesetzgebung erlassen worden:

„Der Senat hat in Uebereinstimmung mit der Bürgerschaft beschlossen und verkündet hierdurch als Gesetz, welches an einem späterhin vom Senat zu bestimmenden und öffentlich bekannt zu machenden Tage in Kraft zu treten hat, was folgt:

§ 1.

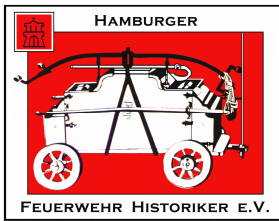
Zur Beförderung von Personen, welche an den im § 2 bezeichneten ansteckenden Krankheiten leiden, werden an den, von der Polizei-Behörde öffentlich bekannt zu machenden Orten Krankenwagen aufgestellt. Die Benutzung des öffentlichen Fuhrwerks (Droschken, Pferdebahnen, Omnibus) zur Beförderung solcher Personen ist verboten.

Für die Benutzung der Krankenwagen sind die Bespannungs- und Bedienungskosten der Polizei-Behörde zu vergüten. Die letztere ist jedoch befugt, den Umständen nach diese Kosten ganz oder theilweise zu erlassen.

§ 2.

Zu den ansteckenden Krankheiten im Sinne des § 1 gehören: Pest, Cholera, Fleckfieber (Typhus exanthematicus), Blattern, Scharlach und Diphtheritis. Der Senat ist jedoch befugt, in gegebener Veranlassung das im § 1 enthaltene Verbot vorübergehend auch auf andere als die vorstehend aufgeführten Infektionskrankheiten (wie Masern, Keuchhusten, Unterleibstypus) auszudehnen.

Die bei den außergewöhnlichen Infektionskrankheiten: Pest, Cholera und Fleckfieber (Typhus exanthematicus) im Falle einer



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Epidemie etwa erforderlich werdenden außerordentlichen Maßnahmen sollen durch die Vorschriften dieser Verordnung nicht beschränkt werden.

§ 3.

Ärzte, welche die Beförderung von Kranken anordnen, haben hierüber eine schriftliche Bescheinigung zu ertheilen, die einen Vermerk darüber enthalten muß, ob es sich um einen ansteckenden Kranken handelt, für welchen die Benutzung öffentlichen Fuhrwerks ausgeschlossen ist, oder nicht.

Die Scheine für ansteckende Kranke sind durch ein bestimmtes Merkmal leicht kenntlich zu machen.

§ 4.

Öffentliches Fuhrwerk, welches den vorstehenden Bestimmungen zuwider zur Beförderung von ansteckenden Kranken gedient hat, ist einer gründlichen Desinfizierung zu unterwerfen. Für den durch diese Maßregel entstehenden Schaden wird aus der Staatskasse nur dann Ersatz geleistet, wenn den Führer (Schaffner) des Fuhrwerks bei der Aufnahme des Kranken kein Verschulden trifft. Ein Verschulden gilt schon als erwiesen, wenn der betreffende Wagenführer (Schaffner), obwohl ihm bekannt war, daß es sich um eine Krankenbeförderung handelte, es unterlassen hat, die Vorzeigung der im § 3 gedachten ärztlichen Bescheinigung zu verlangen.

Die Höhe des zu leistenden Ersatzes bestimmt die Polizeibehörde vorbehaltlich der Beschreitung des Rechtsweges durch den Geschädigten.

§ 5.

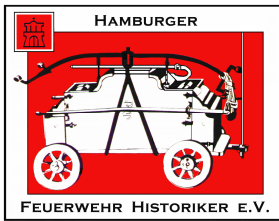
Zuwiderhandlungen gegen das in den §§ 1 und 2 enthaltene Verbot, sowie gegen etwaige, auf Grund des § 2 erlassene, die Ausdehnung des Verbots betreffende Anordnungen des Senats werden, wenn sie vorsätzlich begangen sind, mit Gefängnißstrafe bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bis zu *M.* 1000, wenn sie fahrlässig begangen sind, mit Geldstrafe bis zu *M.* 150 und im Unvermögensfalle mit Haft geahndet.

Die Verantwortung trifft sowohl denjenigen, welcher den Kranken auf den Transport giebt, bezw. den Kranken selbst, als auch den Führer (Schaffner) des betreffenden öffentlichen Fuhrwerks.

Übertretungen des § 3 werden mit Geldstrafe bis zu *M.* 150 bestraft.

§ 6.

Wer wegen Zuwiderhandlung gegen das Beförderungsverbot rechtskräftig zu einer Strafe verurtheilt ist, kann im Verwaltungs-



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

wege von der Polizei-Behörde zum Erfasse der gemäß § 4 aus der Staatskasse etwa zu zahlenden Entschädigung angehalten werden.

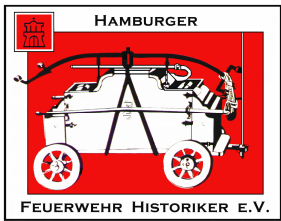
§ 7.

Diese Verordnung tritt an einem vom Senate festzusetzenden Tage in Kraft.

Gegeben in der Versammlung des Senats, Hamburg, den 7. Mai 1890.“

Bevor die vorstehende Verordnung in Kraft treten konnte, mußten die nöthigen Wagen beschafft werden. Bei diesen Fuhrwerken war ganz besonders auf die Abneigung des Publikums gegen eine außergewöhnliche Form solcher Wagen Rücksicht zu nehmen, weil im Interesse der Sache alles vermieden werden mußte, was zu Umgehungen der Verordnung verleiten konnte. Andererseits war für die gedachten Fuhrwerke eine Einrichtung geboten, welche nöthigenfalls auch die Beförderung des Kranken in gestreckter Lage ermöglicht. Diese Erwägungen führten dazu, die Konstruktion des unter 1 beschriebenen neuen Krankenwagens — Figur 3 bis 6 — auch hier anzuwenden. Die in der Folge erbauten vier sog. Desinfektionswagen unterscheiden sich demnach von den gedachten Krankenwagen im Aeußern gar nicht und im Innern nur insofern, als jede Polsterung fehlt und an deren Stelle ein Beschlag mit Eisenblech getreten ist. Um in jedem Falle die Beförderung thunlichst zu beschleunigen, werden sie auch — ebenso wie die anderen Krankenwagen — stets zweispännig gefahren. Nach ihrer Fertigstellung wurde die Verordnung vom 7. Mai 1890 in Kraft gesetzt und von der Polizei-Behörde folgende Ausführungs-Bekanntmachung erlassen:

„Mit dem 1. Juli d. J. tritt die Verordnung vom 7. Mai 1890, betreffend die Beförderung von Personen, welche mit einer ansteckenden Krankheit behaftet sind, in Wirksamkeit. — Von diesem Tage ab ist die Benutzung des öffentlichen Fuhrwerks (Droschken, Pferdebahnen, Omnibus) zur Beförderung von Personen, welche an den in der Verordnung genannten ansteckenden Krankheiten: Pest, Cholera, Fleckfieber (typhus exanthematicus), Blattern, Scharlach und Diphtheritis leiden, verboten. Zur Beförderung solcher Personen sind von dem gedachten Tage ab in den nachstehenden Depots der Firma J. A. Schlüter Söhne:



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

1. bei der Petrikirche 2,
2. ABC-Straße Platz 54,
3. St. Georg, an der Koppel 63/64,
4. Harvestehude, Mittelweg hinter 171

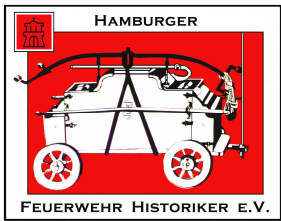
besondere Krankenwagen aufgestellt, welche nach jedesmaliger Benutzung desinfiziert werden. Diese Krankenwagen, welche auf ärztliches Verlangen auch für besonders unreine Kranke zur Verfügung stehen, können nicht allein in den genannten Depots, sondern auch in allen Polizeiwachen, soweit dieselben an den Hamburgischen Feuer-Telegraphen angeschlossen sind, bestellt werden. Außer dem Wagenführer wird in der Regel eine Begleitmannschaft nicht mit gegeben. Nur wenn der Kranke ausnahmsweise liegend befördert werden muß, sind Krankenträger erforderlich, welche mit der Handhabung des Wagens nebst Zubehör vertraut sind. In solchem Falle ist bei Bestellung des Wagens eine bezügliche Angabe zu machen, worauf das Krankenträger-Personal mit erscheint.

Die Kosten der Bespannung und Bedienung werden abeiten der Polizeikasse eingezogen.

Die Herren Aerzte werden darauf hingewiesen, daß sie gemäß § 3 der Verordnung vom 1. Juli d. J. ab in allen Fällen, in welchen sie die Beförderung von Kranken anordnen, eine schriftliche Bescheinigung zu erteilen haben, die einen Vermerk darüber enthalten muß, ob es sich um einen ansteckenden Kranken handelt, für welchen die Benutzung öffentlichen Fuhrwerks ausgeschlossen ist, oder nicht. — Formulare zu diesen Bescheinigungen werden ihnen rechtzeitig zugehen und sind später jederzeit im Medicinal-Bureau erhältlich. — Die Verpflichtung ist nicht auf die Krankenbeförderung nach den Heilanstalten beschränkt, sondern gilt für alle Kranken-Transporte, auch von Haus zu Haus.“

Ferner vertheilte die Polizei-Behörde an die sämtlichen beteiligten Unternehmer und Institute die nachstehende „Instruktion für die Führer öffentlichen Fuhrwerks, betr. Kranken-Transport“ :

„Mit dem 1. Juli d. J. tritt die Verordnung vom 7. Mai 1890, betreffend die Beförderung von Personen, welche mit einer ansteckenden Krankheit behaftet sind, in Wirksamkeit. Von diesem Tage ab ist die Benutzung des öffentlichen Fuhrwerks (Droschken, Pferdebahnen, Omnibus) zur Beförderung von Personen, welche an den in der Verordnung genannten



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

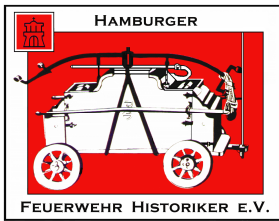
aufsteckenden Krankheiten: Pest, Cholera, Fleckfieber (typhus exanthematicus), Blattern, Scharlach und Diphtheritis leiden, verboten. Um sich vor Schaden zu bewahren, haben sich die Führer öffentlichen Fuhrwerks in allen Fällen, in welchen es sich um eine Krankenbeförderung handelt, eine ärztliche Bescheinigung vorzeigen zu lassen, aus welcher ersichtlich sein muß, ob die Benutzung öffentlichen Fuhrwerks verboten ist oder nicht. Diese Bescheinigungen werden nach den anliegenden Formularen ausgestellt. Die Scheine für ansteckende Kranke sind durch ihre rothe Farbe leicht kenntlich. Die Beförderung solcher Kranken mittelst öffentlichen Fuhrwerks ist unter allen Umständen zu verweigern.

Öffentliches Fuhrwerk, welches dennoch zur Beförderung von ansteckenden Kranken gedient hat, wird einer gründlichen Desinfizierung unterworfen. Für den durch diese Maßregel entstehenden Schaden wird aus der Staatskasse nur dann Ersatz geleistet, wenn den Führer (Schaffner) des Fuhrwerks bei der Aufnahme des Kranken kein Verschulden trifft. Ein Verschulden gilt schon als erwiesen, wenn der betreffende Wagenführer (Schaffner), obwohl ihm bekannt war, daß es sich um eine Krankenbeförderung handelte, es unterlassen hat, die Vorzeigung der oben gedachten ärztlichen Bescheinigung zu verlangen.

Zuwiderhandlungen gegen das Beförderungsverbot werden, wenn sie vorsätzlich begangen sind, mit Gefängnißstrafe bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bis zu Mk. 1000, wenn sie fahrlässig begangen sind mit Geldstrafe bis zu Mk. 150 und im Unvermögensfalle mit Haft geahndet. Die Verantwortung trifft sowohl denjenigen, welcher den Kranken auf den Transport giebt, bezw. den Kranken selbst, als auch den Führer (Schaffner) des betreffenden öffentlichen Fuhrwerks.

Wer wegen Zuwiderhandlung gegen das gedachte Verbot rechtskräftig zu einer Strafe verurtheilt ist, kann im Verwaltungswege von der Polizei-Behörde zum Erfasse der aus der Staatskasse etwa zu zahlenden Entschädigung angehalten werden.“

Die Formulare zu den im § 3 der Verordnung vom 7. Mai 1890 vorgeschriebenen ärztlichen Transportbescheinigungen wurden unter der Bestimmung, daß für die nach gesetzlicher Vorschrift durch ein bestimmtes Merkmal leicht kenntlich zu machenden Scheine für ansteckende Kranke rothes Papier vorzuschreiben sei, wie folgt festgestellt:



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

a. auf weißem Papier:

Hamburg, den

wohnhaft

bedarf wegen

der Aufnahme in d

Die Benutzung öffentlichen Fuhrwerks (Droschken, Pferdebahnen, Omnibus) zur Beförderung de..... Kranken ist nach der Verordnung vom 7. Mai 1890 gestattet.

Unterschrift:

Anmerkung: Die Benutzung öffentlichen Fuhrwerks ist nur bei folgenden Krankheiten verboten: Pest, Cholera, Fleckfieber (typhus exanthematicus), Blattern, Scharlach und Diphtheritis.

b. auf rothem Papier:

Hamburg, den

wohnhaft

bedarf wegen

der Aufnahme in d

Öffentliches Fuhrwerk (Droschken, Pferdebahnen, Omnibus) darf zur Beförderung de..... Kranken nach der Verordnung vom 7. Mai 1890 nicht benutzt werden, da es sich um eine ansteckende Krankheit handelt.

Unterschrift:

Anmerkung: Die Benutzung öffentlichen Fuhrwerks ist bei folgenden Krankheiten verboten: Pest, Cholera, Fleckfieber (typhus exanthematicus), Blattern, Scharlach und Diphtheritis.

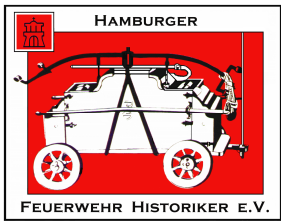
Zur Beförderung von Personen, welche an diesen Krankheiten leiden, sind in den nachstehenden Depots der firma J. A. Schlüter Söhne

1. b. d. Petrikirche 2, 3. St. Georg, a. d. Koppel 63/64,

2. ABC-Strasse Platz 54, 4. Harvestehude, Mittelweg hinter 171

besondere Krankenwagen aufgestellt, welche nach jedesmaliger Benutzung desinfiziert werden. Diese Krankenwagen können nicht allein in den genannten Depots, sondern auch in allen Polizeiwachen, die an den Hamburgischen Feuer-Telegraphen angeschlossen sind, bestellt werden. — Außer dem Wagenführer wird in der Regel eine Begleitmannschaft nicht mitgegeben. — Nur wenn der Kranke ausnahmsweise liegend befördert werden muß, sind Krankenträger erforderlich, welche mit der Handhabung des Wagens nebst Zubehör vertraut sind. In solchem Falle ist bei Bestellung des Wagens eine bezügliche Angabe zu machen, worauf das Krankenträger-Personal mit erscheint.

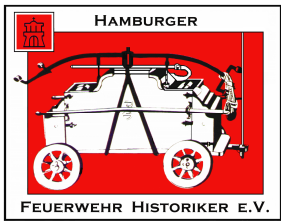
Die Kosten der Bespannung und Bedienung werden abseiten der Polizeikasse eingezogen.



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Diese Bescheinigungen dienen jetzt zugleich an Stelle der auch vorher schon üblich gewesenen ärztlichen Aufnahmescheine für die Krankenhäuser, so daß eine eigentliche Mehrarbeit für die Ärzte aus der fraglichen Einrichtung nicht erwächst. Zur weiteren Vereinfachung ist im Uebrigen des Ferneren mit den sämtlichen Krankenkassen, sowie mit den Armenbehörden eine Vereinbarung dahin erzielt worden, daß dieselben die fraglichen Formulare, mit entsprechenden Zusätzen, auch ihrerseits zugleich als Aufnahmescheine für die Krankenhäuser ausschließlich verwenden. Zur zweckentsprechenden Durchführung der Verordnung hat die Polizei-Behörde ein Rundschreiben an sämtliche Ärzte in Hamburg und den angrenzenden Gebieten erlassen, welchem je ein Exemplar der Verordnung und der Ausführungs-Bekanntmachung, sowie eine entsprechende Anzahl Formulare zu den ärztlichen Transport-Bescheinigungen beigelegt wurde. Auch ist Vorsorge getroffen, daß allen später sich niederlassenden Ärzten die fraglichen Druckfachen zugestellt werden. Die Kontrolle über die Ausführung der Verordnung wird in den Krankenhäusern geübt, welche mittelst Rundschreibens der Polizei-Behörde ersucht worden sind, bezüglich sämtlicher Aufnahmen jedesmal eine Prüfung dahin eintreten zu lassen, auf welche Weise der Kranke befördert ist, und im Falle konstaterter oder vermutheter Zuwiderhandlung der Polizei-Behörde unter näherer Angabe des Sachverhalts eingehend Anzeige zu erstatten. Die staatlichen Krankenhäuser, nach welchen die Transporte ansteckender Kranken übrigens fast ausnahmslos geleitet werden, sind außerdem autorisirt, mit ansteckenden Kranken eintreffende Droschken sofort anzuhalten und der Polizei-Behörde zu überliefern, damit dieselben vor erfolgter Desinfektion überall nicht wieder in den Verkehr gelangen können.

Bei Erlaß der Verordnung vom 7. Mai 1890 konnte man darüber nicht zweifelhaft sein, daß die angeordneten Maßregeln nicht im Stande sein würden, alle Mißstände zu beseitigen. Es war von vornherein klar, daß z. B. im Falle nicht sichtbarer Krankheit, oder bei falscher Diagnose, oder bei einem nicht für

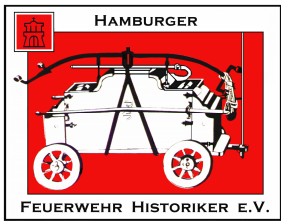


HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

ein öffentliches Krankenhaus bestimmten Transporte Zuwiderhandlungen nicht ausgeschlossen sind. Doch durfte man annehmen, daß die Zahl derselben gering und im Allgemeinen eine gründliche Beseitigung des Uebelstandes zu erzielen sein würde. Die Erfahrung scheint die Richtigkeit dieser Annahme zu bestätigen. Es sind verhältnißmäßig wenige Zuwiderhandlungen zur Kenntniß der Behörden gelangt, und im Uebrigen ist von dem Eingewöhnen der Bevölkerung in die fragliche Einrichtung für die Zukunft das Beste zu erwarten. Die Aerzte können hierzu natürlich das Meiste beitragen. Zuwiderhandlungen gegen die getroffenen Bestimmungen werden immer weniger vorkommen, wenn die Aerzte sich in allen Fällen sorgfältig des vorgeschriebenen Transportschein-Formulares bedienen, welches bei ansteckenden Krankheiten schon durch die ungewöhnliche Farbe Jedermann auffallen muß. Genaue Beachtung der Verordnung vom 7. Mai 1890 ist allen beteiligten Kreisen um so mehr anzuempfehlen, als die Schuldigen den durch die Desinfektion eines unzulässiger Weise benutzten öffentlichen Fuhrwerks entstehenden Schaden zu tragen haben, welcher sich in dem einzelnen Falle auf mehrere Hundert Mark beziffern kann.

3. Vorkehrungen für den Fall eines Unglücks, bei welchem eine größere Anzahl von Verletzten schleunig vom Platze zu schaffen ist.

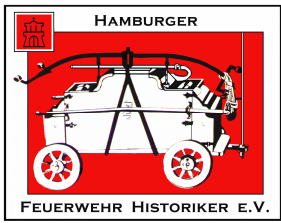
Von einem großen Massen-Unglück, wie es an anderen Orten namentlich durch Theaterbrände und Häuser-Einsturz oft genug vorgekommen ist, ist Hamburg glücklicherweise lange Jahre hindurch verschont geblieben. Kleinere Ereignisse dieser Art haben allerdings auch hier nicht gefehlt. Bei solchen Gelegenheiten haben sich indeß immer die vorhandenen Einrichtungen als ausreichend erwiesen, um den Transport der Verletzten in zweckentsprechender Weise zu bewerkstelligen. — Trotzdem mußte es



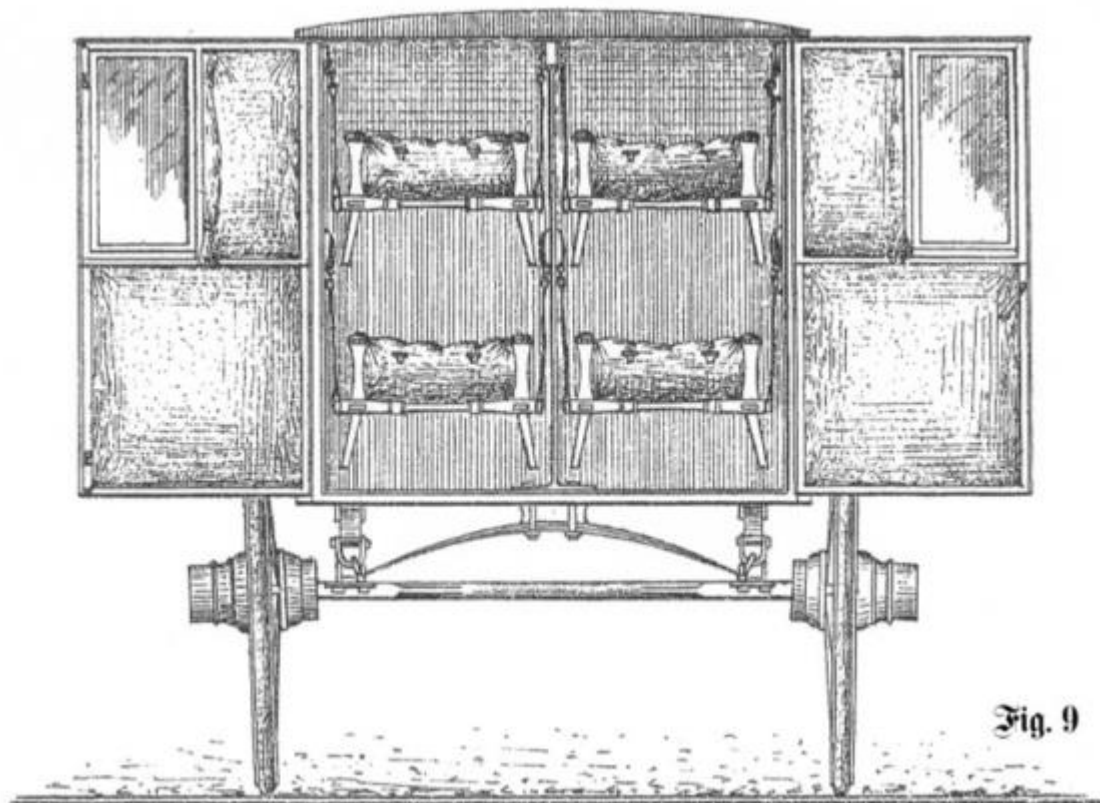
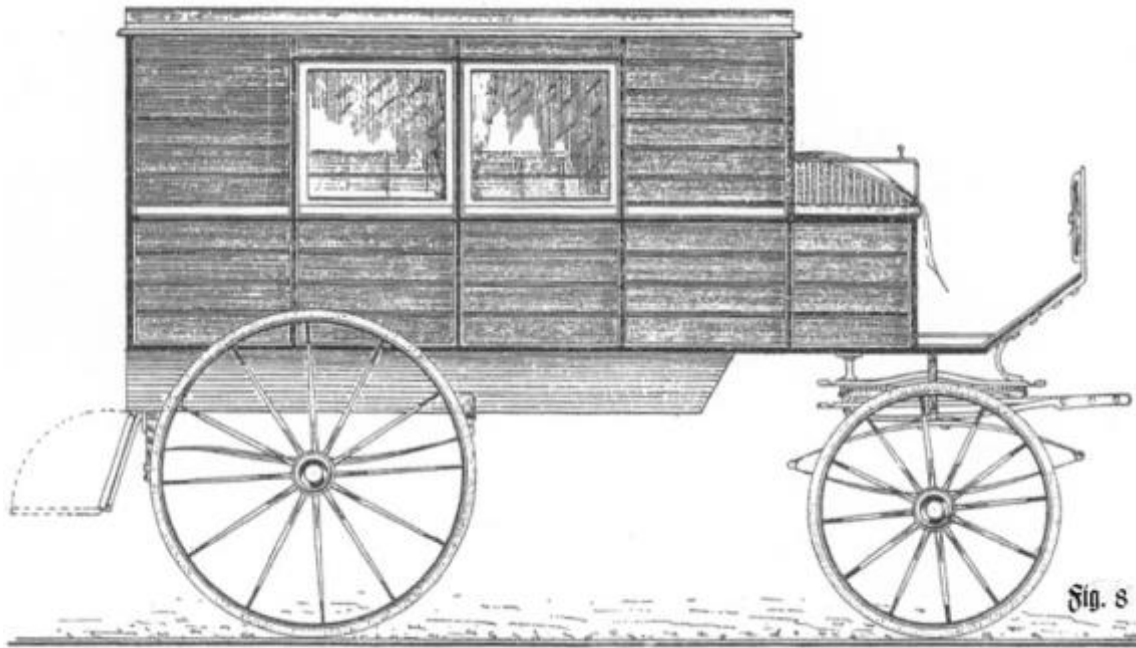
HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

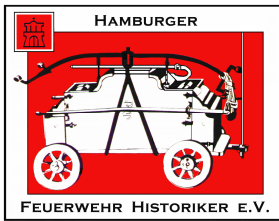
geboten erscheinen, auch für jenen anderen Fall Vorkehrung zu treffen, daß in Folge eines Unglücks eine größere Anzahl von Verletzten und Verwundeten zu befördern ist, für welche die früher schon zu Gebote stehenden Transportmittel nicht als genügend angesehen werden konnten. Durch die im Vorstehenden unter 1 und 2 erwähnte erhebliche Vermehrung der Krankenwagen ist auch in dieser Beziehung im Wesentlichen bereits vorgesorgt. Im Falle der Noth kann es keinem Bedenken unterliegen, die sonst nur zur Beförderung ansteckender Kranken bestimmten Wagen mit heranzuziehen, da dieselben nach jedesmaligem Gebrauch so sorgfältig desinfiziert werden, daß keinerlei Aussteckungsgefahr besteht. Um aber die erforderlichen Vorkehrungen nach Möglichkeit zu erweitern, ist außerdem noch ein sog. Ambulanzwagen beschafft worden, welcher zum gleichzeitigen Transport mehrerer Personen zu dienen bestimmt ist. Die Feldlazarethwagen der Armee, auf welche sich bei Wahl der Konstruktion, mit Rücksicht auf ihre gleichartige Bestimmung, das Augenmerk naturgemäß zunächst lenkte, erwiesen sich in Folge ihrer für das Terrain bestimmten schweren Bauart für die hiesigen Zwecke und Verhältnisse ungeeignet. Es ist daher ein Fahrzeug gewählt worden, welches von der Wiener Freiwilligen Rettungsgesellschaft bereits erprobt war. Dasselbe läuft auf Gummirädern und hat Platz für vier Personen in gestreckter Lage auf herausnehmbaren Tragbahnen, welche im Wagen hängen, sowie außerdem aufstellbare Sitzbänke, die für zehn Sitzende eingerichtet sind und in Gebrauch kommen können, wenn die Tragbahnen herausgenommen werden. Figur 8 zeigt den Wagen geschlossen, Figur 9 geöffnet. Die Tragbahnen werden von hinten eingeführt und dienen, ebenso wie die Bahnen in den übrigen Wagen, zunächst auch dazu, um die Verwundeten und Verletzten von der Unglücksstätte nach dem Verbandplatz zu schaffen.

Im Falle des Erfordernisses können hiernach jetzt zu jeder Zeit 8 wohl eingerichtete und ausgerüstete Krankenwagen auf den Platz rücken, nämlich:



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.





HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

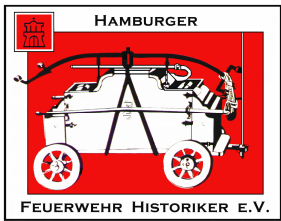
- 1 Krankenwagen alten Systems,
- 5 ≠ Krankenwagen neuen Systems,
- 1 ≠ Krankenwagen, wie die vorigen, sonst ausschließlich für ansteckende Kranke bestimmt, und
- 1 Ambulanzwagen.

Diese Fahrzeuge sind geeignet, gleichzeitig 11 Personen in gestreckter Lage aufzunehmen, und sämtlich bei den hiesigen Fuhrunternehmern J. A. Schlüter Söhne untergebracht, welche auch die Gestellung der Bespannung übernommen haben. Die Feuerwehr ist über die ganze Einrichtung informiert und beauftragt, das Ausrücken des Wagenparks, sobald nöthig, zu beordern. Durch besondere Leitungen stehen zu diesem Zwecke die Feuerwehr, die Polizei-Behörde und das Schlüter'sche Hauptgeschäftslokal Tag und Nacht in telegraphischer bezw. telephonischer Verbindung, so daß in der kürzesten Zeit alle Wagen zur Stelle sein können.

4. Vermehrung und anderweitige Regelung der Stellung des Bedienungspersonals.

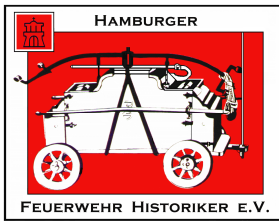
Für die Bedienung besonders eingerichteter Krankenwagen ist ein Personal erforderlich, welches in solchen Dingen geschult ist. Schon allein der Transport eines Schwerkranken oder Verletzten aus einem oberen Geschoß über vielleicht enge und steile Treppen erfordert nicht geringe Übung und kann nur von einem sorgfältig ausgebildeten Krankenträger-Personal mit Erfolg ausgeführt werden. Auch die Beförderung Geisteskranker verlangt oftmals große Routine in der Behandlung solcher Personen, wie sie erfahrungsmäßig nur durch andauernde Übung erworben wird. Außerdem ist leicht ersichtlich, daß zum Krankenträgerdienste körperliche Gewandtheit und Kraft gehören.

So lange der eigentliche Kranken-Transport mit nur einem Krankenwagen beschafft wurde, war derselbe dem sog. Stadt-



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

leichenmann neben seinen sonstigen Dienstgeschäften übertragen, welcher seinerseits das nöthige Personal zu halten und zu salariren hatte, selbst aber nach einem bestimmten, von der Polizei-Behörde festgesetzten Schragen Zahlung empfing. Diese Einrichtung hat jahrelang bestanden, ohne erhebliche Unzuträglichkeiten hervorgerufen zu haben, entsprach aber bei zunehmendem Umfange der betreffenden Geschäfte nicht mehr den neuzeitlichen Anforderungen. Der Stadtleichenmann folgte bei dem gedachten System dem natürlichen Bestreben, ein thunlichst geringes Hülfspersonal zu beschäftigen, um selbst möglichst viel zu verdienen, während die Verwaltung ein Interesse daran hatte, ein hinreichend starkes geübtes Transport-Personal zu besitzen, welches jederzeit, auch bei Ausnahmезuständen, allen Ansprüchen gewachsen ist. Bei Vermehrung der Transportmittel zur Beförderung von Kranken mußte daher, um eine entsprechende Anzahl geübter Bedienungsmannschaften zur Verfügung zu haben, eine andere Einrichtung getroffen werden. Es ist in der Folge eine Sanitäts-Kolonie von ~~zunächst~~ ^{jetzt 12} 6 Mann, bestehend aus 2 festangestellten Sanitäts-Offizianten und ~~4~~ ¹⁰ auf Kündigung angenommenen Hülfsmannschaften, bei der Polizei-Behörde errichtet worden, welche ihren Posten im Stadthause bezieht und denselben nach vorgeschriebenem Dienst-Turnus Tag und Nacht besetzt. Die Mannschaften der Sanitäts-Kolonie erhalten ein festes Gehalt und angemessene Dienstkleidung, die bis dahin für den Stadtleichenmann erhobene Transportgebühr fließt dagegen jetzt in die Staatskasse. Sie sind im Krankenträgerdienst ausgebildet und speziell mit der Konstruktion und Handhabung der hiesigen Krankenwagen genau vertraut. Alle an sie herantretenden Kranken-Transporte haben sie mit thunlichster Beschleunigung in Ausführung zu bringen. Zur Erleichterung des Verkehrs ist ihr Postenzimmer im Stadthause mit den Schlüter'schen Geschäftsräumen durch eine besondere Leitung Tag und Nacht telephonisch verbunden. In Fällen eines größeren Unglücks rücken sie mit dem Wagenpark an Ort und Stelle, fungiren als Krankenträger an der Unglücksstätte und beschaffen die Be-



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

förderung der Verwundeten und Verletzten in die Hospitäler. Soweit ihre Zahl hierzu etwa nicht ausreichen sollte, können sie aus den Mannschaften der Feuerwehr verstärkt werden, welche zu diesem Zwecke mit der Handhabung des Ambulanzwagens bekannt gemacht sind.

Die gegenwärtige Organisation des Kranken-Transportwesens hat sich, wie im Vorstehenden gezeigt wurde, ganz aus den örtlichen Verhältnissen und Bedürfnissen entwickelt. Es ist angestrebt worden, den neuzeitlichen Anforderungen in Bezug auf Methode und Ausführung der Kranken-Beförderung gerecht zu werden. Im Uebrigen ist zu wünschen, daß die vorhandenen Einrichtungen nun auch in allen vorkommenden Fällen in Anspruch genommen werden, um zu möglichst segensreicher Wirkung zu gelangen.