

Einige notwendige Aufklärungen für das Publicum über den Krankentransportdienst.

Einige

notwendige Aufklärungen für das Publicum

über den

Frankentransportdienst.



Einige

notwendige Aufklärungen für das Publikum

über den

Stenochromismus.

Einige nothwendige Aufklärungen für das Publicum über den Krankentransportdienst.

Bekanntlich wird bis heute in allen grossen Städten in der Regel der Transport von Kranken und Verwundeten mittelst der durch Menschenhände getragenen und geschobenen Tragbahre, oder mittelst Sänften, Tragbetten und Tragstühlen, dann auch mit Roll- oder Räderbahren ausgeführt.

Der wohlhabendere Kranke wird auch in seinem eigenen oder einem gemietheten, mit Pferden bespannten Wagen befördert.

An diese allgemein gebräuchliche Transportmethode hat sich das grosse Publicum gewöhnt und ist dieselbe, ohne aufzufallen, Tag und Nacht in Uebung.

Für jene Aerzte aber, welche es erkannt haben, dass von einem schonenden und zweckmässigen Transporte eines Kranken, oder noch mehr eines Verletzten, die zukünftige erfolgreiche leichtere oder schnellere Heilung und Besserung abhängt, und welche auch die Gefahren und Qualen zu beurtheilen im Stande sind, denen ein auf obige Weise transportirter Kranker ausgesetzt sein muss, ist die günstige Lösung eines vernünftigen Transportsystemes von besonderer Wichtigkeit.

Zuvörderst kommt schon die Zeit in Berücksichtigung, während welcher der Kranke in einem so engen und luftarmen Raume, welchen das Innere einer Trage fasst, sich befinden muss.

Entfernungen, welche die Dauer von Stunden überschreiten, sind öfters dabei zu überwinden.

Dann kommt die fortgesetzte schaukelnde Bewegung in der Trage in besonderen Betracht.

Das wiederholte Heben und das Niedersetzen beim Ausruhen, dann das fortgesetzte Hin- und Herschieben der Tragriemen, der ungleich gehaltene Schritt zweier Träger, welche in der Regel nicht von gleicher Statur noch Körperkraft sein können, vermehrt noch mehr die Leiden des fortwährend bewegten Kranken.

Bei Verletzungen ist aber die feste, sichere, unbewegte Lagerung eine Hauptbedingung, da auch nebst den durch die constanten Motionen gesteigerten Schmerzen der Nothverband gelockert und allenfallsige Splitter und Bruchstücke sich spießen oder verschieben, ja ernste Blutungen entstehen können, ohne dass die Träger dessen gewahr werden.

Noch empfindlicher sind die Stösse und Bewegungen bei Räderbahnen und Rolltragen, welche nur durch einen Mann über ebenen und unebenen Boden, gleichsam über Stock und Stein, rasch fortgeschoben werden.

Für den Stossenden oder Schiebenden, d. h. den Wärter, ist dieser nun in die Mode gekommene Transport wohl bequem, nicht so für den Gestossenen (Kranken oder Verwundeten), welchen Angstgefühle dabei ergreifen

und seine Stimmung ganz verzweifelt machen. Dazu gesellt sich der Schmerz und die Gefahr, umgeworfen zu werden.

Es mögen nur einmal ganz Gesunde versuchen, sich auf diese Art auch nur durch eine kurze Zeit fortschieben zu lassen!

Eine Labung und Controle über den Zustand des in der Trage befindlichen Kranken ist fast unmöglich. Wie soll der darin verschlossene, oder eigentlich versargte Kranke einen Wunsch äussern, ausser durch lautes Rufen, dessen er doch in der Regel nicht fähig ist.

Bei dem Gebrauche von Sänften oder Tragstühlen der sogenannten Sesselträger ist es auch nicht viel besser mit dem Transporte der Kranken und Verwundeten bestellt.

In welch' erbärmlichem Zustande die Kranken, nachdem dieselben das Spital erreicht haben, aus diesen Tragapparaten, zum meist halb ohnmächtig und erschöpft, herausgehoben und auf ihr Schmerzenslager endlich gebetet werden, kann nur Jener beurtheilen, welcher derlei wiederholt und täglich gesehen hat und sieht.

Dass eine solche Transportmethode mehr oder oder weniger bei an inneren Krankheiten Leidenden einen nachtheiligen Einfluss ausüben muss, bei chirurgischen Fällen aber geradezu störend und hindernd wirkt und den Verlauf der Behandlung, oder den nothwendigen operativen Eingriff, öfters beeinträchtigt, ist zweifellos.

Dabei muss aber noch immer ernstlich bedacht werden, dass ohne Rücksicht auf die Erkrankungsart, also auch der mit anstecken-

den Leiden Behaftete (Blattern, Masern, Typhus Ruhr etc.) in diesen Tragbetten jahraus jahrein täglich weiter befördert wird.

Das jeweilig stattfindende Desinfectionsverfahren, nachdem die mit Infection behafteten Kranken in den Tragen gelegen und weitergebracht worden sind, reicht in der Regel durchaus nicht aus, diese Art von Tragbetten „infectionsfrei“ zu machen.

Und was geschieht in Fällen, wo Niemand eine Ahnung hatte, dass sich der Kranke in dem Stadium der Infection schon beim Tragen befunden hat? Werden doch die Polsterungen, Betten etc. nur zeitweilig gereinigt, die Tragen aber selten gelüftet oder frisch bestrichen und gefirnisst.

Ganz dasselbe müsste bei der Erörterung des Transportes in Mieth- oder anderen Wagen wiederholt werden, wo noch dazu eine gestreckte Lagerung fast nie bequem und sachgemäss herzustellen ist, die Möglichkeit einer passenden Lage aber bei den Coupés, in geschlossenen Fiakern oder Comfortables ganz entfällt.

Werden auch die Stösse im Wagen durch die Federn theilweise abgeschwächt, so ist schon das ungleiche Fahrtempo u. s. w., sowie die mehr hockende als sitzende Lage der Kranken (unter ganzen Bergen von Pölstern, Decken u. s. w., die in der Regel noch in den inneren engen Raum des Wagens gestopft worden sind), für dieselben ganz unerträglich und auch für die Begleitung sehr aufregend und unbequem.

Dazu kommt noch die stete Gefahr der Ansteckung für alle Jene, welche nach be-

endetem Transporte von Kranken (namentlich mit Infectionskrankheiten Behafteten) den Wagen — der doch diesbezüglich unter gar keiner behördlichen Controle steht — harmlos, ohne jede Ahnung der Gefahr benützen.

Darum erkranken plötzlich Kinder, Dienstboten oder die Herrschaft an den schwersten Leiden, welche selbst von den Aerzten in Rücksicht auf die Entstehungsgründe oder Ursachen nicht gleich erkannt werden. Häufig kommen solche traurige Fälle vor, welche nicht selten mit dem Tode enden.

Was den Transport der Kranken und Reconvallescenten und das Uebertragen derselben von oberen Stockwerken oder Dachstuben in's Freie und nach den Ausgängen der Häuser, auf den Stiegen etc., sowie deren Lagerung in die Wagen betrifft, so hat man bis jetzt auch auf gute Apparate für solche Fälle gar keine Obsorge gelegt, und doch bedürfen wir ihrer fortan noch sehr dringend.

Man bedenke nur die in grossen Städten zu den Zinsterminen so vielseitig vorkommenden Uebersiedlungen von bettlägerigen Kranken; ferner die Reisen und Transferirungen der Leidenden und Reconvallescenten nach südlichen Klimaten, sowie zur Eisenbahn und von derselben bei ihrer Rückkehr oder auf der Durchreise; dasselbe gilt für die Abreise und Rückkunft nach und von den Sommerfrischen oder den Curorten des In- und Auslandes. Auch hier fehlt es an bequemen und praktischen Tragmitteln und Wagen aller Art.

Dies ist sogar jetzt noch überall der Fall.

Bis heute hat Amerika allein, sowohl bei den Polizeistationen, als auch in den Hospitälern eigens gebaute Ambulanz-Transportwagen. So hat Philadelphia, Washington und Chicago in allen Polizeistationen Ambulanzwagen mit Besspannungen bereit stehen. Das Telephon vermittelt in wenigen Secunden den Ruf nach einem Transport, Polizeileute besorgen die Begleitung. In Cincinnati steht in einzelnen Hospitälern ein Wagen bereit, und zwar nur für Verwundete oder Kranke, desgleichen in New-York und Boston, wo Tag und Nacht auch die Besspannungen bereit gehalten werden, und zwar ganz angeschrirte Pferde mit einer elektrisch eingerichteten Besspannungsmethode.

In London hat der hochverdiente und auf diesem Felde reich erfahrene Malteser-ritter John Furley einige Krankenwagen seiner Erfindung auf seine eigenen Kosten zum Transporte von Kranken bereit gestellt.

In Budapest hat sich jüngst eine freiwillige Rettungs-Gesellschaft gebildet, welche auch Krankentransporte ausführt. In Paris soll jetzt erst eine freiwillige Gesellschaft „städtische Ambulanzen“ errichten.

Bei uns kennt man auch noch immer nur die Tragbahre und bedient sich derselben fast ausschliesslich.

Allen diesen so auffallenden und empfindlichen Sanitätsschäden, welche so vielen Menschen Qualen bereiten, und denen nicht Wenige zum Opfer fallen, versucht nun die Wiener Freiwillige Rettungs-Gesell-

schaft — soweit als es ihr eben jetzt möglich ist — abzuhelpfen.

Die Gesellschaft hat verschiedene Gattungen von Wagen (16) für den Krankentransport bauen lassen, und zwar bestimmte Wagen für besondere Fälle und auch für den Transport von einzelnen Kranken oder Verletzten, welche nur in gestreckter Lage (liegend) transportirt werden können, sowie auch für Jene, welche sitzend weitergebracht werden müssen. Für ganz besondere Ausnahmefälle hat auch die Gesellschaft „Landauer“ anfertigen lassen, welche namentlich für bevorzugte Stände und in ausserordentlichen Fällen in Verwendung kommen.

Es wäre ein grosser Irrthum, wenn sich das Publicum dem Glauben hingeben möchte, dass die scheinbar luxuriöser aussehenden und ausgestatteten Wagen, d. h. die „Landauer“, auch für alle Fälle das tauglichste Transportmittel sind.

Bei den Transportwagen, welche wir für mit ansteckenden Krankheiten aller Art Behaftete (mit Typhus, Ruhr, Blattern, Cholera etc.) bauen liessen, und welche daher im Innern ganz mit Zinklech überzogen sind, muss dem Publicum an das Herz gelegt werden, dass man nie von Seite der Gesellschaft es zugeben könnte, besondere Ueberzüge, Kotzen, Bettwäsche, Pölster oder ähnliche weiche Unterlagen für den im Wagen zu Transportirenden gleichzeitig bereit zu halten.

Dies würde geradezu den beabsichtigten Zweck vernichten, nämlich die Isolirung gänzlich unmöglich machen.

Die eigene Bettwäsche (Polster, Decken etc.) des zu transportirenden Kranken muss auf die mit Blech belegten Tragbetten gelagert und dann gleich wieder nach beendetem Transport entfernt werden, so dass nie ein inficirbarer Stoff im Wagen zurückbleibt. Daraus ist auch leicht der Schluss zu ziehen, dass der am Bocke des Wagens vom Kranken ganz isolirte Kutscher vor jeder Ansteckungsgefahr sicher sein kann, denn nur der den Wagen begleitende Wärter (Sanitätsdiener) kommt mit dem Kranken in Berührung.

Endlich hat die Gesellschaft auch Wagen für den Transport von Geisteskranken anfertigen lassen.

Der Bau solcher Wagen war ein schon von langen Zeiten her von den Specialisten sowohl, als auch von den praktischen Aerzten, ja nicht weniger von den Sicherheitsbehörden lebhaft ausgesprochener Wunsch.

Es ist bekannt, dass für den Transport von gemeingefährlichen oder sich selbst gefährlichen Geisteskranken die „Zwangsjacke“ als unmittelbares Hilfsmittel in Verwendung kommt.

Aber trotz dieses Marter-Apparates ist nicht selten der Kranke dennoch sehr schwer zum Einsteigen in den Wagen zu bringen; er rollt sich am Boden oder lässt sich nur unter Anwendung der vollsten Kraft vieler Menschenhände in den Wagen hineinschieben und dort festhalten.

Der nicht gefesselte Kranke entwischt rasch beim Einsteigen durch den Ausgang auf der anderen Seite des Wagens; er stösst

die Glasfenster des Wagens mit den Händen oder Füßen ein, wenn sie geschlossen sind. Sind aber dieselben herabgelassen, so zwingt der Irrsinnige seinen Körper durch dieselben und macht oft grosses Aufsehen durch Fratzenschneiden, heftiges Schreien, Spucken, obscene Gesten etc., welche die Passanten bemerken müssen. Alles das und noch viel Aergeres können die Irrenärzte, sowie die Wärter, welche mit dem Transporte der Irren täglich zu thun haben, anstandslos bestätigen.

Es handelt sich sonach um den Bau eines Wagens, bei welchem die genannten Uebelstände vermieden werden und namentlich auch die Fesselung des Transportirenden mittelst der Jacke oder mittelst Schnüre und Stricke nicht nothwendig erscheint.

Dieser Wagen ist daher derart eingerichtet, dass der Eintritt in das Coupé von rückwärts geschieht, und zwar durch eine sehr breite einflügelige Thüre. Es wird dadurch das Einsteigen von der Seite mit allen den erschwerenden Uebelständen gänzlich vermieden. Freilich musste das Coupé zu diesem Zwecke verkehrt auf das Radgestell gesetzt werden, was dem Wagen ein ungewöhnliches Aussehen gibt, welches wohl dem beabsichtigten Zweck vollkommen entspricht, aber dennoch von manchem Kritiker, wenn auch mit Unrecht, beanständet werden dürfte.

Im Innern ist der Wagen ganz so wie eine Isolirzelle mit Kautschuk ausgepolstert, so dass der Kranke auf keine Weise durch Stösse, Reissen, Toben u. s. w. sich verletzen kann.

Der Wagen hat gar keine Fenster, sondern am obersten Theile der Wagenthüre ist für das Eindringen von Licht und Luft ein stark vergittertes Drahtnetz angebracht. Dieses lässt genügend Luft zu und ist nur von aussen zu öffnen.

Viel Licht war nicht beabsichtigt, dem Irren im Wagen zu gewähren, weil ein gewisses Halbdunkel gerade den Tobenden und sonst auch Geisteskranken in der Regel weniger aufregt. Neben dem im Wagen sitzenden Kranken hat noch ein Wärter Platz, welcher auch einen Schlüssel besitzt, mittelst welchem derselbe den von aussen geschlossenen Wagen stets zu öffnen im Stande ist. Zur Nachtzeit muss der Wärter sich mit einer Handlaterne bedienen, um den inneren Raum beleuchtet zu erhalten.

Um im Falle was immer für eines Bedürfnisses mit dem Kutscher oder einem zweiten am Bocke sitzenden Krankenwärter rasch communiciren zu können, ist auch im Innern des Wagens eine Glocke angebracht, deren Drücker nicht auffällt und dessen sich daher der Wärter, welcher mit dem Kranken im Wagen sitzt, jederzeit leicht bedienen kann.

Es entfällt somit jede Gefahr für die den Kranken begleitenden Wärter, welche bei dem Transporte in einem gewöhnlichen Wagen in jeder Hinsicht mehr gefährdet sein müssen. Dies schliesst nicht aus, dass sich Kritiker finden können, welche den mit dem Kranken abgeschlossenen Wärter bei dieser Methode als gefährdet erklären werden. Es wäre uns angenehm, wenn dieselben Herren ein zweck-

entsprechenderes System für den Transport solcher Kranker anzugeben im Stande wären.

Eine Galerie auf dem Wagen mit einer Decke ist für das Aufnehmen der Effecten bestimmt.

Wir machen ausdrücklich das Publicum darauf aufmerksam, dass unterschiedlos jeder Kranke, der transportirt zu werden wünscht, ein ärztliches Zeugniß über seine Transportfähigkeit beizubringen hat. (Siehe die auf pag. 185 bezeichneten Bedingungen, namentlich I—V.) In diesem Zeugnisse muss auch die Art der Krankheit deutlich bezeichnet sein, um jene Gattung von Transportwagen dem Kranken oder Verletzten senden zu können, dessen er gerade in seinem Falle bedarf.

Auch muss sich die Gesellschaft vor der Gefahr sichern, schwer Kranke oder auch Sterbende — somit nicht transportfähige Personen — zu befördern und dadurch sich gleichzeitig vor dem Vorwurfe schützen, dass nämlich die Art und Weise des Transportes gefährliche Folgen für die Gesundheit und das Leben des von ihr transportirten Kranken gehabt hat.

Wir wiederholen daher nochmals: ohne ein ärztliches Zeugniß, welches die Transportfähigkeit des Kranken bestätigt und gleichzeitig die Art der Krankheit angibt, sollte nie ein Verlangen für einen Transport an die Gesellschaft gestellt werden.

Auch beliebe sich das Publicum gegenwärtig zu halten, dass beim Transporte von zumeist schwer Erkrankten oder Verwundeten auf dem Strassenpflaster als auch auf Fahrstrassen, selbst die *ad hoc* technisch bestconstruirten Sanitätswagen dennoch beim Fahren mannigfaltigen Stößen und Schwankungen unterworfen sein müssen, weil sich dieselben nach nothwendigen physikalischen Gesetzen fortbewegen, und nicht, wie etwa ein Luftballon bei sanftem Winde und ruhigem Wetter, gleichsam segelnd, ober der Erde schweben können.

Wir bemerken dies Alles hier ausdrücklich darum, weil unter den von Anfags März 1882 bis jetzt, Juni 1887, durch die Wiener Freiwillige Rettungs-Gesellschaft transportirten mehr als 12.000 kranken und verletzten Personen, zuweilen Fälle vorkamen, in welchen Klagen über Schwankungen beim Fahren und Stossen oder Schaukeln laut wurden.

Die Methode der Suspension der Tragbetten, welche in diesen Sanitätswagen ihre Verwendung findet, ist allein im Stande, die directen Stösse abzuschwächen und gerade diese Suspension scheint das mit dem technischen Baue solcher Wagen unvertraute Publicum zu einem entgegengesetzten Urtheile zu verleiten.

Noch ein sehr bedauernswerther Irrthum, welcher sich zumeist der gebildeten Classe bemächtigt hat, bedarf einer besonderen Berichtigung

Manche wännen, dass in den Transportwagen der Gesellschaft bald Kranke, welche mit Infectionsleiden behaftet sind und bald

wieder andere Kranke oder Verletzte aller Bildungstufen und Classen der Bevölkerung gleichsam *pêle mêle* befördert werden. Ebenso geben sich Einige dem Glauben hin, dass alle Wagen ohne Unterschied am selben Orte magazinirt sind und daher jene, welche für den Transport von an Infectionskrankheiten Leidenden bestimmt sind, die übrigen Ambulanzwagen inficiren können.

Wir erklären hier nochmals auf das Bestimmteste, dass diese Vermuthungen der Wahrheit widersprechen.

Die zuerst erwähnten Transportwagen für Inficirte sind der Bauart nach im Innern so eingerichtet, dass bei jedem Gebrauche eine einfache Waschung mittelst Carbolwasser dieselben radical reinigt und immun erhaltet. Dadurch unterscheiden sich dieselben aber von allen Mieth- oder Privat-Fuhrwerken, welche selbst gereinigt noch an den Polsterungen, den Vorhängen etc. Infectionsstoffe für lange Zeit bergen und dadurch die vollkommen Gesunden, welche sich dieser Wagen bedienen, inficiren können. Derlei erlebt man leider zu oft.

Und dennoch scheut sich der Unerfahrene oder schlecht Unterrichtete vor dem einzig und allein für Inficirte bestimmten Wagen, setzt sich aber täglich ahnungslos in die unreinen und durchseuchten Lohnkutschen.

Was die Ambulanzwagen für den Transport von gewöhnlichen Kranken anbetrifft, so haben wir — mit Vorsatz — mehrere Wagen (Landauer) für die besseren Stände reservirt.

Alle unsere Transportwagen sind aber so rein gehalten und so zweckmässig ausgestattet,

dass dieselben für den Transport von Hoch und Nieder, von Reich und Arm gleich correct verwendbar sind.

Wir ersuchen auch die P. T. Herren praktischen Aerzte von Wien in dieser Hinsicht belehrend und berichtigend einzuwirken.

Es ist ferner bedauerlich, dass sich das grosse Publicum so ungerne an Vorhersehen zu gewöhnen im Stande ist. Immer heisst es bei den Transporten, welche von uns verlangt werden — oft mit grossem Ungestüme und nicht auf eine ganz urbane Art und Weise — gleich, aber sogleich! Erlaubt man sich die Frage; „Wohin?“ so heisst es nach Gainfahrrn, Baden, Vöslau, Rekawinkel, Kritzendorf u. s. w.

Nun sind wir aber an den Polizei-Rayon von Wien mit unseren Krankentransporten gebunden und dieser ist ohnedem sehr ausgebreitet. Das Material kommt durch solche Ausnahmefahrten zu Schaden; die Sanitätsmannschaft ist tagelang abwesend und versäumt den so dringend nothwendig inneren Dienst, auch können wir obligaten, d. h. im Polizei-Rayon sich ergebenden Transportfällen so nicht genügen. Ganz abzusehen von den Kosten für die Bespannung, die auch noch oft in solchen Fällen gratis gefordert wird. Wir wollen und müssen uns daher in der Folge an unsere Statuten und Reglements halten und im Vorhinein jede ausserordentliche Tour als unannehmbar bezeichnen.

Man kann mit Recht die Frage hier aufwerfen, wie sich Parteien, die eines solchen

Transportes ausser dem Polizei-Rayon von Wien bedürftig sind helfen sollen.

Wir ertheilen ihnen den Rath, einen recht breiten und langen Landauer sich zu verschaffen und auf einer Seite den mittleren Theil, wo die Füße der Sitzenden sich befinden, mit einem gepolsterten Brette auszufüllen. Dadurch wird eine sehr praktische (gestreckte) Lagerung hergestellt, welche wohl meistens vollkommen genügen dürfte. Zum Einheben des Kranken in den Landauer, sowie zum Ausladen bediene man sich eines gewöhnlichen Stuhles. Kann aber der Kranke nur liegend eingelagert oder ausgehoben werden, so muss ein längeres gepolstertes Brett hierfür hergerichtet werden.

Auch einem anderen Verlangen können wir nicht weiter entsprechen, d. h. jeden Kranken oder Invaliden, der irgendwo zu Hause in Pflege ist, fallweise auf sein Begehren bei der Abreise oder Ankunft, dann auch zum Ausfahren in seinen Wagen, mit unseren Trägstühlen über die Stiege zu befördern, und wieder bei seiner Rückkehr ebenso den Transport in seine Wohnung zu besorgen.

Dies gehört wohl in die private Krankenpflege, denn als eine Transportgesellschaft für alle Fälle des Privat- und öffentlichen Lebens dürfen wir uns nicht missbrauchen lassen. Woher sollten wir hiezu Geld, die Zeit und die Leute nehmen? Auch liegt dies ganz ausser unseren Zielen und Verpflichtungen.

Es dürfte dem Publicum unbekannt sein, dass der gesammte Kran-

kentransportdienst in und ausser der Stadt Wien ganz und gar ausser den Verpflichtungen der Wiener Freiwilligen Rettungs-Gesellschaft liegt, insoferne derselbe nicht auf plötzliche Unglücksfälle und Katastrophen angewendet wird. Ganz in diesem Sinne sind auch unsere Statuten verfasst.

Weil aber der Krankentransport in Wien, namentlich jener für die arme Bevölkerung gänzlich brach lag, und das dringendste Begehren nach demselben sich täglich äusserte, so entschlossen wir uns, diese grosse Last auch auf uns zu nehmen, obwohl durch dieselbe unsere statutarisch festgesetzten anderen Verpflichtungen öfter gestört und unsere Finanzen fortgesetzt empfindlich geschwächt werden.

Mit Tragbahren aller Art wollen und werden wir, auf Grund unserer Erfahrungen, Kranke und Verletzte stets nur auf sehr kurze Distanzen und dies nur bei plötzlichen Unglücksfällen, tragen lassen.

Das Publicum und die Herren Aerzte mögen daher endlich von solchen Forderungen (durch Tragen Kranke befördern zu lassen) abstehen. Erst kürzlich muthete uns eine Partei zu, einen Schwerverkranken von Wien nach Lang-Enzersdorf tragen zu lassen. Wozu hätten wir das System des Fahrens mit Ambulanzwagen inaugurirt? Alles will aber in Landauern geführt werden! Nicht allzuviel (*ne quid nimis*) möchten wir bitten! — Passt doch der Landauer für

gewisse Fälle ebensowenig wie auch für gewisse Personen.

Noch müssen wir über das „gleich“, d. h. *à la minute* oder „augenblicklich“ Transportirtseinwollen einige Worte beisetzen.

Könnten wir mit elektrischer Bespannung, wie in Amerika bei den Feuerwehren es wirklich der Fall ist, unseren Transportwagen-Park für Kranke und Verletzte Tag und Nacht in steter Bereitschaft halten, so wäre auch dann der fast täglich vorkommende urgente Wunsch „nur gleich“ unausführbar.

Das P. T. Publicum und die Herren Aerzte wollen gefälligst bedenken, dass ja gleichzeitig fast alle Tage mehrere Transporte stattfinden und zwar Transporte mit verschiedenen Wagen, d. h. mit Wagen für Infectionsranke, Irrsinnige und mit Landauern für bevorzugte Stände.

Auch muss bedacht werden, dass unsere Sanitätsdiener in der Zahl nicht ausreichen würden (wir haben derzeitig nur vier Sanitätsdiener), und dass die freiwilligen Herren activen Mitglieder für den Transportdienst nur selten verwendet werden können, weil man dieselben zuvörderst mit den an Infectionskrankheiten Leidenden nicht in Berührung bringen darf, und weil auch ihre jugendlichen Kräfte für den schweren Transportdienst in der Regel nicht ausreichen.

Einen mit Sanitätswagen aller Art ausgerüsteten öffentlichen permanenten Fiakerstand können wir denn doch nicht errichten.

Es erscheint somit, milde gesagt, unüberlegt, vielleicht zuweilen auch indiscret, den sogleichen Transport in kategorischer Weise zu verlangen.

In gewöhnlichen Fällen werden wir von nun an eine den jeweiligen Dienstesbedürfnissen entsprechende Anmeldefrist für alle Krankentransporte uns erbitten.

Selbstverständlich sind plötzliche Unglücksfälle auf der Strasse, oder ausserordentlich dringende Transporte von dieser Frist ausgeschlossen.

Den Begleitern der Wagen ist es strengstens untersagt, ein Trinkgeld anzunehmen.

Das Publicum wird nochmals darauf aufmerksam gemacht, dass jeder Kranke, der transportirt zu werden wünscht, ein ärztliches Zeugniß über seine Transportfähigkeit und die Art seiner Erkrankung beizubringen hat.

Bei allen ausserordentlichen Fällen, oder bei plötzlichen Unglücksfällen auf der Strasse, selbstverständlich auch bei Katastrophen, findet der Transport von Kranken oder Verletzten bei Tag und bei Nacht unverzüglich auch ohne ein ärztliches Zeugniß statt.

Alle jene Personen, welche nicht mittellos sind, haben der Gesellschaft den Ersatz der Bespannungskosten für den Wagen zum Transporte zu leisten. Es ist derselbe für eine Fahrt innerhalb der Linien Wiens für jeden Transport mit fünf Gulden und ausserhalb der Linien der Stadt mit zehn Gulden ö. W. festgesetzt worden.

Ueber den Krankentransport auf Eisenbahnen.

Wiederholt kamen uns Fälle vor, in welchen die Gesellschaft um die Besorgung des Krankentransportes auf Eisenbahnen angesprochen wurde.

So ersuchte man uns im Laufe dieses Jahres, beispielsweise von Meran, Venedig, Nizza, Bordighera, St. Remo u. s. w., Schwerkranke mit der Eisenbahn abzuholen und nach Wien zu bringen.

Da es schon von früherher sattsam bekannt sein sollte, dass die Wiener Freiwillige Rettungs-Gesellschaft ausser Stande ist, „über den Polizei-Rayon von Wien hinaus“ Kranke zu transportiren, so liegt es klar am Tage, dass jede Uebernahme eines Transportes auf Eisenbahnen von der Gesellschaft abgewiesen werden muss.

Es würde dadurch die Gesellschaft in eine „Internationale Krankentransport-Gesellschaft“ umgewandelt, und müsste als Wiener Freiwillige Rettungs-Gesellschaft ihre Mission einstellen. Auch fehlen ihr die finanziellen Mittel zur Befriedigung solcher und ähnlicher Ansprüche, welche nur aus einer gänzlichen Verkennung der Ziele und Pflichten unserer Gesellschaft hervorgehen können.

Wenn demnach die Gesellschaft stets ihr Bedauern, über die Unmöglichkeit einen solchen Transport auf Eisenbahnen selbst zu besorgen, dem Publicum gegenüber zu erklären gezwungen ist, so ist dieselbe dennoch immer bereit, fallweise einen guten Rath in dieser Hinsicht zu ertheilen.

Es muss hier gleich vorausgesetzt werden, dass es als höchst bedauerlich zu bezeichnen ist, dass nämlich noch immer nicht die Eisenbahn-Gesellschaft für arme ebenso gut, als auch für wohlhabende Kranke, eigene Kranken-Coupés eingerichtet haben, sondern nur fallweise sich entschliessen, gegen Geld und gute Worte ausnahmsweise entweder ein Coupé der I. oder II. Classe dem Kranken zur Installirung eines correcteren Lagers zu überlassen, oder einen besonderen Waggon, (z. B. den Waggon der Directoren) dem Kranken für eine solche Tour abzutreten. *)

Nicht allein für die so oft vorkommenden Fälle von Krankentransporten auf Eisenbahnen, sondern auch für Eisenbahnunglücke haben die meisten Eisenbahnverwaltungen bis jetzt keine besonderen Transport-Einrichtungen in Bereitschaft gestellt.

Die Wiener Freiwillige Rettungs-Gesellschaft hat demnach sich veranlasst gefunden, ein besonderes Sanitätsmaterial hiefür anzuschaffen und an sieben der grössten Eisenbahn-Gesellschaften in Wien, und zwar Tragbetten am :

*) Einige Bahnverwaltungen haben gewisse Erleichterungen diesbezüglich dem leidenden Publicum bewilligt. So hat beispielsweise die k. k. priv. Südbahn schon seit 1877 das nachfolgende Circular erlassen: „Kranke Personen, welche im Bette liegend an der Benützung gewöhnlicher Personenwagen verhindert sind, werden nebst einem Begleiter ausnahmsweise in einem dazu beigeestellten vierrädrigen, gedeckten Lastwagen gegen Zahlung der Gebühr für sechs Billets I. Classe befördert. Weitere in demselben Wagen placirte Begleiter haben Billets III. Classe zu lösen. Für das Bett des Kranken, welches von der Partei selbst beizustellen ist, wird eine Transportgebühr nicht berechnet.

Südbahnhofe	20
Westbahnhofe	20
Nordbahnhofe	15
Staatsbahnhofe	15
Franz Josef-Bahnhofe	10
Nordwestbahnhofe	10
Aspang-Bahnhofe	10

mit je einem Doppelgestelle für zwei Tragbetten und je einer Matratze und einem Kopfpolster per Tragbett bedingungslos zum Gebrauche zu übergeben.*)

Diese Gestelle mit den Tragbetten brauchen nur in einen leeren Lastenwaggon eingestellt zu werden, und dienen sodann als ein, sich schon bei den Sanitätszügen des souveränen Malteser-Ritter-Ordens trefflich bewährtes Lager für Kranke und Verletzte, bei dem Transporte auf Eisenbahnen.

Freilich muss dieser Lastenwaggon sowohl Licht als Luft haben, d. h. als Sanitätswaggon (wie die Waggonen der Malteser-Ritter es sind) eingerichtet sein.

Man kann dann in einem solchen Waggon leicht einen Tisch, ein Nachtkästchen, ein Feldbett für den Wärter oder den Begleiter, sowie andere Utensilien einstellen, und sohin darin ein förmliches Krankenzimmer einrichten. Natürlich sind die Stöße in einem Lastenwaggon viel stärker zu fühlen, als in einem Waggon I. oder II. Classe, welcher bessere oder längere Federn hat und überhaupt sorgsamer gebaut ist.

Dennoch kann man sehr schwer in einem Coupé I. Classe ein Krankenbett prak-

*) Auf Tafel XV. dieses Buches findet der Leser die genaue Zeichnung dieser Tragbetten dargestellt.

tisch einstellen oder installiren, weil die Fauteuils zum Sitzen oder zum Liegen immer ein schlechtes mittleres Verschieb- oder Einsatzstück haben, welches sich leicht einbuchtet, und dann ein nicht stabiles Lager für den Kranken bietet.

Wem es daher nicht möglich ist, einen eigenen Waggon zu erhalten, der thut am besten, zwischen den zwei langen Sitzplätzen eines Coupés II. Classe den Raum durch Einschieben eines gepolsterten Brettes sehr dicht und fest auszufüllen und darauf eine Matratze zu legen, auf welcher ein proportionirter Polster als Kopfstütze zu lagern ist. Auf diese Matratze kommt der Kranke zu liegen.

Man vergesse aber nicht, so viel Raum noch übrig zu lassen, auf dass sich eine Person zur Seite des Waggonschlages setzen, und den Kranken im Coupé pflegen kann. Für nichtbemittelte Kranke kann ganz dasselbe in einer Waggonabtheilung der III. Classe installiert werden.

Immerhin sind auf längere Distanzen auch alle diese Improvisationen dem Kranken sehr lästig und die Pflege dabei in mannigfaltigen Beziehungen sehr behindert.

Es sollte der Grundsatz gelten, dass alle Schwerkranken für nicht transportabel erklärt werden, weil ihnen die Transporte meistens nur schaden und ihren Zustand verschlechtern müssen.

Freilich überwiegen sociale und familiale Interessen, sowie Gelegenheitsursachen bei solchen Fällen, und es wird fast immer jeder vernünftige Rath überhört.

Noch grössere Verlegenheiten werden den Kranken dadurch bereitet, dass zum Transporte von den Bahnhöfen und zu denselben keine besonders hiezu passenden Krankenvagen und überhaupt gar keine besonderen Wagen — selbst in Curorten nicht — dem leidenden Publicum zu Gebote stehen.

Auch zum Ausheben aus den Waggons und dem Uebertragen nach den Wagen fehlen bis heute wirklich zweckmässige Tragstühle auf den verschiedenen Eisenbahnstationen und Landungsplätzen.

Die Wiener Freiwillige Rettungs-Gesellschaft wird fortan mit Gesuchen überhäuft, um solche Tragstühle leihweise den Kranken zu überlassen.

Dies kann aber aus dem einfachen Grunde schon darum nicht geschehen, weil die Gesellschaft ihre verschiedenartigen Tragmittel für ihren Sanitätsdienst selbst benöthiget, und auch durch das nicht kunstgerechte Behandeln der technisch zuweilen etwas complicirt gebauten Tragstühle, dieselben leicht beschädiget und unbrauchbar gemacht werden könnten.

Es wäre am vernünftigsten, wenn gute — und nicht, wie es jetzt der Fall ist, zum meist höchst unpraktische — Modelle leicht zu kaufen wären.

Der Krankentransport auf Schiffen.

Dieser ist schon darum sehr beschwerlich, weil der Raum einer Cabine noch beschränkter ist, als jener eines Coupés.

Auch das Ein- und Ausbarkiren ist für den Kranken eine wahre Marter.

Man bediene sich hierzu des Tragstuhles für den Transport aus Dachkammern, der hiefür am besten passt.

In der Cabine fixire man das Bett sehr gut und lagere nie den Kranken in eine suspendirte Hängematte.

Auf Dampfschiffen ist eine Lagerung neben dem Maschinenraume möglichst zu vermeiden.

Je mehr weiche Unterlagen (Matratzen) man dem Kranken gibt, desto besser wird er gelagert sein.

Im Süsswasser sind Schwerkranke am besten in einem Schleppschiffe, welches an das Dampfschiff angehängt wird, zu führen.

Man täusche sich auch nie über die grossen und vielseitigen Schwierigkeiten bei dem Tragen und dem Heben von Kranken aller Art.

Es ist das Tragen ebenso physisch anstrengend, als es auch die vollste Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit der Träger erfordert.

Hierzu kommt der zumeist sehr leidende Zustand des getragenen Kranken, die Angst desselben etc., über breite und enge Stiegen gehoben und nach allen Seiten in der Luft gewendet zu werden.

Auf Schiffen kommt hierzu oft noch die stark bewegte See und das sich hin- und herschwingende Boot, in welches oder aus welchem Boote der Kranke gehoben werden muss.

Zur Beachtung!

Wenn alle Verrichtungen bei dem Transporte von Kranken und Verletzten noch immer im Kriege, wo sowohl auf eigens gebauten Transportwagen und Krankenzügen auf Eisenbahnen, als auch auf Schiffs-Ambulanzen viele Tausende täglich transportirt werden, mannigfaltigen Schwierigkeiten unterliegen, so darf es wohl Niemand Wunder nehmen, wenn das Transportwesen von Kranken und Verletzten des Civilstandes fast überall noch in den Windeln liegt und die Bemühungen Einzelner, das Publicum zur besseren Einsicht zu bringen, noch immer verkannt, ja sogar von vielen Aerzten missverstanden werden.

Da aber auch hier nur die richtige Erkenntniss zur besseren Einsicht führen kann, so erlauben wir uns die P. T. Leser zu bitten, die vorstehenden und nachfolgenden Aufsätze ihrer Beachtung zu würdigen.

Wien, im Juni 1887.

Das Actions-Comité

der

Wiener Freiwilligen Rettungs-Gesellschaft.

Zur Beachtung!

Wenn alle Versicherten bei dem Fort-
gange von Kranken und Verletzten noch immer
in Rüge, wo sowohl zur genaueren
Transportwege und Krankenträger mit Eisen-
bahnen, als auch zur Schiffs-Anbahnung viele
Tausende täglich transportirt werden müssen,
trotz der Schwierigkeiten unterliegen, so darf
es wohl keinem Wunder nehmen, wenn das
Transportwesen von Kranken und Verletzten
des Zustandes fast überhört nicht in dem
Wahnsinn liegt und die Bemühungen hin-
sichtlich des Publikums zur besseren Einsicht
zu bringen, nicht immer verstanden ist, so
von vielen Ärzten missverstanden werden.
Es aber auch hier nur die richtige Er-
kenntnis zur besseren Einsicht führen kann,
so erlaube ich mir die P. T. Leser zu bitten,
die vorstehenden und nachfolgenden Zeilen
Ihrer Beachtung zu widmen.

Wien, im Juli 1887.

Das Actioren-Corps

W. Mayer, Präsidenten, K. Mayer, Geschäftsführer