

Notizen zur Hamburger Rotkreuzgeschichte

24. Ausgabe, November 2019

Newsletter des DRK Landesverband Hamburg e. V.

Liebe Rotkreuzfreundinnen und -freunde,
liebe an Hamburgs Rotkreuzgeschichte Interessierte,

zur umfassenden Betreuung und Versorgung von Verletzten und Kranken durch das Rote Kreuz gehören nach dessen Selbstverständnis immer auch die Notfallrettung zu Lande, zu Wasser und in den Bergen und die Krankentransporte mittels der unterschiedlichsten Transportmittel, auch wenn diese Aufgabe staatlich geregelt ist. Entsprechend ist das Rote Kreuz in Deutschland heute der größte Anbieter derartiger Leistungen mit einem Marktanteil von fast 60 %. Bereits der 1. Weltkrieg hat gezeigt, dass selbst dort, wo – wie in Hamburg – die Aufgabe des Krankentransports in der Hand des Staates lag, dieser allein nicht in der Lage war, die Anforderungen, die über das Tagesgeschäft hinausgingen, zu bewältigen. Er war auf Organisationen wie das Rote Kreuz zwingend angewiesen. Für die Zeit des 2. Weltkriegs war die entsprechende Umorganisation bereits ein Jahr zuvor mit der Übertragung des Rettungsdienstes auf das Rote Kreuz vollzogen worden. Es bleibt zu hoffen, dass auch heute den politischen Verantwortlichen immer bewusst ist, dass bei langanhaltenden Großschadenslagen – und das ist nicht nur ein Krieg – Hilfsorganisationen wie das Rote Kreuz auch in der Notfallrettung unentbehrlich sind. Damit sie diese Aufgabe in einem solchen Fall qualifiziert erfüllen können, müssen sie jedoch bereits vorher in das System entsprechend eingebunden sein.



Dr. Volkmar Schön
Konventionsbeauftragter
des DRK Landesverbandes
Hamburg e. V.

Ihr 

Themenübersicht

Vorwort	Seite 1
Die Entwicklung von Krankentransport und Rettungsdienst im Hamburger Roten Kreuz	Seite 1
Unser Hamburg damals - Organisation des Rettungsdienstes in Hamburg bis zum Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg	Seite 8
Streiflichter	Seite 12
Orte der Rotkreuzbewegung	Seite 13
Der besondere Tipp - Automuseum Hamburg	Seite 14
Rotes Kreuz - menschlich gesehen	Seite 14
Rot-Kreuz-Museum Frastanz/Österreich, Wien, Budapest	Seite 15
Literaturtipp	Seite 16
Impressum	Seite 16

Die Entwicklung von Krankentransport und Rettungsdienst im Hamburger Roten Kreuz

Hamburg

Wenn im Nachfolgenden von Notfallrettung und Krankentransport die Rede ist, ist immer der mobile Rettungsdienst gemeint, darüber hinaus widmet sich die Ausgabe 37 der Rotkreuznotizen dem öffentlichen Sanitäts- und Rettungsdienst seitens des Roten Kreuzes, darunter auch den festen Sanitätswachen wie der Sanitätswache auf dem Hamburger Hauptbahnhof und der Gestellung von Sanitätswachen bei öffentlichen Veranstaltungen. Zudem haben die einzelnen Mit-



Verbandszimmer des Roten Kreuzes im Hamburger Hauptbahnhof, 1. Weltkrieg

glieder der Hamburger Kolonne, der Genossenschaft freiwilliger Krankenträger und der Barmbecker Kolonne immer wieder erste Hilfe bei Unfällen geleistet. „Einzelne Mitglieder brachten, soweit an die Kolonnenärzte

(Fortsetzung auf Seite 2)

Meldung erstattet wurde, auf der Straße, im Hafen und in den Fabriken bei 600 Unfällen die erste Hilfe“, wie es



Sanitätskraftwagen für den Stadtbezirk 1914/15

beispielsweise auf S. 8 im Jahresbericht der Hamburger Kolonne für das Jahr 1912 lautet. Ansonsten lagen Krankentransport und Notfallrettung in Hamburg – abgesehen von den kriegsbedingten Einsätzen – bis Ende der 30er Jahre in staatlicher Hand (siehe Kapitel „Unser Hamburg damals“).

Daher soll zunächst auf die diesbezügliche kriegsbedingte Tätigkeit eingegangen werden. „Die Kriegstätigkeit der Kolonne besteht in der Unterstützung des staatlichen Kriegssanitätsdienstes und zwar besonders bei der Krankentransport und bei der eigentlichen Krankenpflege. Ihre dienstlichen Verhältnisse regelt der hamburgische Landesdelegierte des Kaiserlichen Kommissars und Militärinspektors der freiwilligen Krankenpflege... ,der im übrigen dieselben Befugnisse wie im Frieden

hat“ (Jahresbericht der Kolonne 1915, S. 23). Nicht eingegangen wird in diesem Zusammenhang in der vorliegenden Ausgabe auf die Beförderung in Lazarettzügen (siehe hierzu die Ausgabe 9 der Notizen) und die Transporte auf dem Wasser (siehe hierzu die Ausgabe 15 der Notizen).



Krankentransport bei den Auswandererhallen auf der Veddel im 1. Weltkrieg

Mit Beginn des Krieges richtete der Hamburgische Landesverein „einen Kraftwagendienst für Verwundete in größerem Umfange ein“, der der Abteilung V, Automobile, der insgesamt 11 Abteilungen war. „Zwei Eigentümer von Perso-

verein für diesen Zweck leihweise zur Verfügung zu überlassen. Die Zahlung der Löhne für die Fahrer, die Lieferung des Benzins, die Erneuerungskosten für die Bereifung, Reparaturen, sowie Schäden, die nicht durch die Versicherung gedeckt sind und dergleichen, übernahm der Landesverein. In der Alstertwiete wurde in einem größeren Wagenraum eine Betriebszentrale für den Sanitätsdienst des Roten Kreuzes eingerichtet. Die Fahrer wurden, um stets dienstbereit zu sein, in ein Alarmquartier gelegt, welches das Hotel Atlantik kostenlos gewährte. Außer diesen Kraftwagen wurden während der ersten Kriegsmonate noch etwa 20 Wagen, worunter auch einige offene waren, seitens einzelner Besitzer in der Weise zur Verfügung gestellt, daß diese, in dem eigenen Wagenraum der



Die Sanitätskraftwagen des Hamburger Roten Kreuzes für den Stadtdienst im 1. Weltkrieg

nenkraftwagen schenkten ihre mit je 4 Sitzplätzen versehenen Wagen dem Landesverein, 16 Eigentümer fanden sich bereit, ihre Wagen dem Landes-

Besitzer stehend, sich auf Anruf zum Fahren für das Rote Kreuz ständig bereit hielten. ...

Die erste vorgenommene Überführung von Verwundeten aus einem Lazarettzug ergab, daß die vorhandenen Vorkehrungen für die Beförderung Schwerverwundeter nicht völlig ausreichend waren. Während in den vorhandenen Personenwagen nur solche Verwundete aufgenommen werden konnten, die sitzend zu befördern waren, wurden die Schwerverwundeten in mit federnden Tragbaren und elektrischer Beleuchtung versehenen Möbelwagen in die Lazarette überführt. Ferner hatte die Polizeibehörde alle verfügbaren städtischen Krankenwagen bereitgestellt. Der Landesverein entschloß sich, die mit großer Fürsorge hergerichteten Möbelwagen außer

(Fortsetzung auf Seite 3)

Betrieb zu setzen und für diese und als Ersatz für die städtischen Krankenwagen besondere Kraftwagen für Schwerverwundete in der Art der militärischen

Krankenwagen herrichten zu lassen. Hierzu drängte auch die Besorgnis, daß die Bevölkerung bei etwaigem Auftreten einer Seuche durch zeitweilige Entziehung der städtischen Krankenwagen benachteiligt werden würde.



Krankenwagen mit Verwundeten am Venloer Bahnhof in Hamburg im 1. Weltkrieg

Der Landesverein kaufte einen fertig stehenden Sanitätskraftwagen, und zwölf Gönner des Roten Kreuzes gestatteten, daß ihre Personenwagen umgebaut wurden. Der Umbau wurde in der Weise beschafft, daß der Oberbau des Kraftwagens vom Unterbau abgenommen und für den Oberbau des Personenwagens ein Aufbau mit leicht herauszunehmenden Tragbetten oder 8 Sitzplätzen neu erbaut wurde.

Nach dem Kriege wird der frühere Zustand der Wagen wieder hergestellt und die Wagen den Eigentümern, soweit dieses möglich ist, in gutem Zustande zurückgegeben.

Die Kosten des Umbaus betragen durchschnittlich für jeden Wagen etwa M. 2000,- ...

Neben diesen Sanitätskraftwagen standen bis Mitte März 1915 noch ungefähr 10 nicht umgebaute Personenkraftwagen dem Landesverein zur Verfügung, sowie zwei zu Sanitätswagen umgebaute große Kraftlastwagen,...

Der Sanitätsfahrdienst des Roten Kreuzes bildet eine große Entlastung für die Militärbehörde, denn vorschriftsmäßig muß jedes Lazarett für die Beförderung der Verwundeten von und nach dem Lazarett selbst Sorge tragen. Der Landesverein glaubte

aber, im Interesse der Verwundeten zu handeln, wenn er diesen Dienst einheitlich organisierte. ... Die Beschränkung im Gummiverbrauch ... seit März

1914/15, S. 35-37).

Im Jahresbericht für 1917 ist vermerkt, dass neben den zwei Lastwagen, deren Benutzung aufgrund des Brennstoffmangels aufs Äußerste eingeschränkt werden musste, und den 13 ständig zur Verfügung stehenden Sanitätsautomobilen jetzt auch zwei von der Straßenbahn erbaute große Fahrzeuge mit Anhängergewagen, diese allerdings nur bei Ankunft von Lazarettzügen, für den Verwundeten- und Krankentransport eingesetzt wurden. In jenem Jahr wurden „auf Wunsch der Militärbehörden“ anlässlich einer Explosi-

1915 ... führte dazu, daß der Landesverein den Sanitätsfahrdienst auf 13 eigentliche Sanitätskraftwagen einschränkte, ... aber nur schwerverwundete Soldaten beförderte. Seuchenverdächtige durften nur mit städtischen Krankenwagen verlegt werden.

Die Fahrtenkontrolle zeigt, daß vom Beginn des Dienstes bis zum 31. Dezember 1915

on in Ellerau am 10. Februar 1917 „vom Hamburgischen Landesverein vom Roten Kreuz zwölf Sanitätskraftwagen nach Altona entsandt, um die mit der Bahn dort eintreffenden Verletzten in die Krankenhäuser zu bringen. Mannschaften der Hamburger Kolonne vom Roten Kreuz und der Genossenschaft freiwilliger Krankenpfleger, die schnell alarmiert wurden, waren gemeinsam mit Mitgliedern der Altonaer Sanitätskolonne um sachgemäße Behandlung der Kranken beim Transport bemüht“ (Bericht des Landesvereins für das Kriegsjahr 1917, S. 18/19).



Sanitäts-Anhängergewagen im 1. Weltkrieg

1. etwa 30.500 Personen von der Verband- und Kranken-Erfrischungsstelle [am Venloer Bahnhof],
2. etwa 6.000 vom Hauptbahnhof nach den Lazaretten,
3. etwa 2.000 von Lazarett zu Lazaretten

durch den Sanitätsfahrdienst des Hamburgischen Landesvereins beför-

der worden sind“ (Hamburgischer Landesverein vom Roten Kreuz 1914/15, S. 35-37).

Nach dem 1. Weltkrieg musste sich das Hamburger Rote Kreuz dann wieder für längere Zeit bis Ende der 30er Jahre von der Aufgabe des Krankentransports verabschieden, in den Jahresberichten des Hamburgischen Landesvereins bzw. später Landesmännervereins für die Jahre 1925 bis 1937 gibt es keine Hinweise mehr auf diese Aufgabe bzw. auf entsprechende Fahrzeuge.

(Fortsetzung auf Seite 4)

Völlig anders als in der Stadt Hamburg waren Krankentransport und Notfallrettung in den zum Hamburger Staatsgebiet gehörenden Gemeinden Bergedorf, Cuxhaven und Geesthacht organisiert.

Bergedorf

Die einzelnen Mitglieder der 1896 als Abteilung der Hamburger Kolonne gegründeten Sanitätskolonne Bergedorf leisteten immer wieder erste Hilfe bei Unglücksfällen, allein 1905 25 Mal, davon in 11 Fällen unter Hinzuziehung eines Arztes. „Für Transporte mit dem Gemeindegewerkekrankenwagen zu den Krankenhäusern in Bergedorf und Hamburg [oder wie 1912 auch nach Blankenese] stellt die Abteilung die Begleitmannschaften. An den Landstraßen hat die Abteilung mehrere Unfallhilfsstellen zur Nothilfe bei Kraftwagen-Unfällen eingerichtet. ... Sie leistet jährlich bei den zahlreichen Unfällen auf dem Bahnhofe und auf den Straßen erste Hilfe und führt auch alle kleineren Transporte mit der Räderbahre aus.“, heißt es in „50 Jahre Hamburger Kolonne vom Roten Kreuz 1884-1934“, S. 29.

Cuxhaven

Für die 1903 gegründete Cuxhavener Zweig-Abteilung der Hamburger Kolonne vom Roten Kreuz ist schon aus der Anfangszeit belegt, dass diese einerseits Anlaufstellen errichtete, bei denen um erste Hilfe ersucht werden konnte, also Unfallmeldestellen, andererseits auch den Krankentransport vor Ort wahrgenommen hat.

Im Bericht über das Jahr 1905 heißt es dazu: „Abgesehen von zahlreichen Hilfeleistungen einzelner Mitglieder hatte die Abteilung 24 Transporte Kranker oder Verunglückter zum Teil mit Anlegen von Notverbänden auszuführen. Um zu derartigen Transporten möglichst schnell zur Stelle sein und um bei plötzlichen Unglücksfällen die erste Hilfe leisten zu können, hat die Abteilung Cuxhaven seit 1904 bereits die dritte Unfallmeldestelle eingerichtet, die auch in der Nacht durch eine Laterne kenntlich gemacht ist. Diese Unfallmeldestellen haben auch zum Teil Telephonanschluss“ (S.14). Auch in den folgenden Jahren führen die Berichte neben den Hilfeleistungen der einzelnen Mitglieder regelmäßig Krankentransporte auf, im Jahr 1907 sogar

63, darunter einen nach Bremen. Danach geht diese Zahl jedoch wieder erheblich zurück und liegt in den nächsten Jahren meist unter 20.

Im Jubiläumsbericht „50 Jahre Hamburger Kolonne vom Roten Kreuz 1884-1934“ ist nachzulesen: „Im Oktober 1908 wurde vom Zentral-Komitee der Deutschen Vereine vom Roten Kreuz in Berlin der Abteilung



Fahrrad-Trage, Datum und Ort unbekannt

Cuxhaven in dankbarer Anerkennung ihrer verdienstvollen Mitarbeit zugunsten des Expeditionscorps während des Aufstandes in Südwestafrika ein ... als besonders zweckmäßig anerkanntes Zweirad geschenkt, das durch ingenieure Vorrichtung rasch zu einem Fahrrad für eine dem Rade beigegebene Krankentrage umgewandelt werden kann“ (S. 24/25). Ein Jahr später wurde mit der Stadt Cuxhaven ein Vertrag über den Transport von Kranken abgeschlossen. Anschließend übte die Kolonnenabteilung bzw. später die eigenständige Kolonne bis in die 30er Jahre den Rettungsdienst und Krankentransport in Cuxhaven allein aus, heißt es im o.g. Bericht (S. 25).

In der Jahresversammlung der Abteilung am 24. April 1909 wurden hinsichtlich des Krankentransportes folgende Zusätze zu den allgemeinen Statuten beschlossen:

„1. Die Transporte von Kranken werden wochentags möglichst nur abends nach Feierabend, also im Sommer nach 6 ½ Uhr, im Winter nach 4 ½ Uhr ausgeführt.

2. Zu diesen Transporten ist jedes aktive Mitglied verpflichtet. Die Verteilung der Mitglieder für diese Transporte wird in der Weise geregelt, daß durch

den Kolonnenführer und Kolonnenführer-Stellvertreter für jedes Jahr ein Turnus festgesetzt wird, aus dem ersichtlich ist, für welchen Zeitabschnitt je 4 Mitglieder zur Verfügung zu stehen haben. Ein Mitglied, welches dieser Pflicht nicht nachkommen kann, hat selbst für einen Ersatzmann zu sorgen oder für jeden Transport 1 M. an die Kolonne zu zahlen.

3. Die im Turnus jeweils bezeichneten Mitglieder haben ferner die Sanitätswachen zu besetzen, die nach dem Verträge zwischen der Stadt Cuxhaven und der Kolonne bei Feuersbrünsten an der Brandstätte mit Transportkarre zu erscheinen hat, sofern der Kolonnenführer-Stellvertreter von

dem Brande in Kenntnis gesetzt wird, und dieser die betreffenden Mitglieder auffordert.

4. Für einen Transport, der infolge plötzlich eintretender Ursachen notwendig wird und daher außerhalb des Turnus zu leisten ist, erhält jedes daran teilnehmende Mitglied seitens der Kolonne eine Vergütung von 1,50 M. Aus Billigkeitsgründen kann diese Entschädigung erhöht werden.

5. Den Mitgliedern ist es nicht gestattet, für einen Transport außer durch die Kolonne Geld oder Geschenke anzunehmen. Zuwiderhandlung zieht den sofortigen Ausschluß aus der Kolonne nach sich. Etwaige Bezahlung für einen Transport seitens des Beförderten geschieht lediglich nachträglich an die Kolonne, worauf die Mitglieder, jedoch nur auf etwaiges Befragen aufmerksam zu machen haben. ...

Um den Anforderungen an die Kolonne in Bezug auf Krankentransportebesser gerecht werden zu können, wurde im Juni eine neue Transportkarre von der Firma Köhler&Co., Heidelberg angeschafft, die mit allen

(Fortsetzung auf Seite 5)

neuesten und besten Einrichtungen versehen, vorzügliche Dienste tut. Die hohen Anschaffungskosten lohnen sich deshalb reichlich“ (Bericht 1909, S. 27/28).

Grundlage für die oben getroffenen Regelungen war ein Vertrag, den die Kolonne im Jahr 1909 mit dem Magistrat der Stadt Cuxhaven getroffen und mit dem sie sich verpflichtet hatte, Personal und Material bereitzuhalten, um bei Unglücksfällen die Erste Hilfe zu leisten, Krankenbeförderung durchzuführen und auf Antrag Krankenpflegedienst, insbesondere bei Seuchen, zu leisten. Hierzu sollten eine ständige Unfallstation – jedoch ohne ständige Wache – vorgehalten, vorübergehende Unfallstationen z.B. bei Volksfesten, Ausstellungen und Festlichkeiten größerer Verbände eingerichtet und Verbandkästen in verschiedenen Straßen der Stadt, insbesondere in Schulen, aufgestellt und – auch bei gewerblichen und privaten Unternehmen – überprüft werden. An öffentlichen Gebäuden und Gasthöfen waren Anschläge mit dem Verzeichnis der Fernsprechanchlüsse der Kolonnenmitglieder anzubringen. Bei der Aufstellung und Einrichtung von Seuchenbaracken war Hilfe zu leisten, bei größeren Bränden sollte unter Mitführung des Ambulanzrades und der Krankenkarre mit ausgerückt werden und bei Leichenbergung – jedoch nur in besonderen Notfällen, z. B. bei Seuchen – sollte die Kolonne unterstützen. Hinsichtlich des Krankentransports waren als Einsatzzeiten – wie oben in der Dienst-anweisung aufgeführt – in der Woche nur die Zeiten nach Feierabend, außer bei Notfällen, vorgesehen. Die Stadt ihrerseits verpflichtete sich zur Bereitstellung von Räumen für Material und Unterricht inklusive Heizung und Beleuchtung sowie zur Zahlung von jährlich 150,- Mark. Von zahlungsfähigen Privatleuten durfte auch nach Vertrag ein Entgelt genommen werden. Zwar gab es innerbehördlich zunächst noch einen Kompetenzstreit, ob für derartige Zusagen der Magistrat von Cuxhaven oder das Amt Ritzebüttel zuständig seien, aber letztendlich wurde die Vereinbarung offenbar im wesentlichen umgesetzt.

Im Jahr 1913 erfahren die Kolonnen-Regelungen einige Modifizierungen:

Die Transporte werden jetzt nur noch auf Veranlassung eines Arztes ausgeführt. Es wird ausdrücklich festgehalten, dass für Transporte gemäß o.g. Ziffer 1 keine Entschädigung gezahlt wird; Strafzahlungen muss nur leisten, wer der Pflicht nicht nachkommt, aber dazu im Stande wäre; für Transporte gemäß Ziffer 4 wird jetzt eine Vergütung von 0,60 M. pro Stunde gezahlt, sofern das Mitglied „Ausfall an Arbeitsverdienst erleidet oder einen nachweisbaren Schaden hat“. Ferner heißt es nunmehr: „Für die durch die Kolonne durchgeführten Transporte und Hilfeleistungen findet seitens der Kolonne eine Liquidation statt, sofern der Transportierte einer Krankenkasse angehört oder in solchen Verhältnissen lebt, die billigerweise eine Rechnungszustellung rechtfertigen. Aktive und passive Mitglieder haben unentgeltlichen Anspruch auf alle Hilfeleistungen durch die Kolonne.“

Im Jahresbericht für 1910 wird die Zahl der Krankentransporte erstmals spezifiziert: Außer vielfachen ersten Hilfeleistungen durch einzelne Mitglieder und Verteilung von Verbandmaterial führte die Kolonne 15 Krankentrans-



Altonaer Räderbahre

porte aus. „Diese waren erforderlich: 4mal infolge allgemeiner Schwäche und innerer Krankheiten, 1mal infolge Blinddarmentzündung, 1mal infolge Schlaganfall, 1mal infolge Krämpfe, 4mal infolge Knochen- und Schädelbruch, 3mal infolge Verletzung durch Schnitt und Brandwunden, 1mal infolge Selbstmord“ (S.17). Im letzten Jahr der Zugehörigkeit zur Hamburger Kolonne, 1925, werden zwar nur noch vier Transporte gezählt, das mag allerdings auch am zeitweiligen Überlebenskampf der Kolonne in Folge des 1. Weltkriegs liegen. Aus einem

Schriftwechsel zwischen der Freiwilligen Sanitätskolonne und dem Amt Ritzebüttel vom 7. Februar 1929 geht hervor, dass die Kolonne zwei Jahre zuvor nach Anschaffung eines eigenen Krankenautomobils aus eigenen Mitteln den gesamten Krankentransport im Amt Ritzebüttel übernommen hatte und jetzt um einen Zuschuss für eine Anschaffung in Höhe von 3.000,- Mark und eine jährliche Zuwendung von 1.000,- Mark bat. Am 11. Februar 1929 berichtet dann die Cuxhavener Zeitung, dass für den bisherigen Opel ein Mercedes-Benz-Krankenauto mit Unterstützung von Stadt und Ortskrankenkasse angeschafft, eine Unterstützung des laufenden Betriebs jedoch abgelehnt worden sei, im Gegenteil – für den Garagenplatz bei der Feuerwehr musste sogar Miete gezahlt werden. Für das Jahr 1933 verzeichnet der Jahresbericht der Freiwilligen Sanitätskolonne Cuxhaven dann 939 Krankentransporte – im Vergleich zu 739 im Vorjahr – von denen es sich bei 808 um ärztliche Einweisungen, bei 46 um Betriebsunfälle, bei 68 um Straßenunfälle und bei 17 um Selbstmordversuche handelte.

Geesthacht

Bereits für das Gründungsjahr 1911 wird berichtet, dass die Abteilung Geesthacht zahlreiche kleinere Hilfeleistungen einzelner Mitglieder bei plötzlichen Unfällen auf der Straße erbracht und eine Krankenbeförderung nach Hamburg durchgeführt hat, ein Jahr später sind es zwei Krankentransporte.

Und für 1913 können die Geesthachter dann im Jahresbericht vermelden: „Es wurden im ganzen 18 Krankentransporte durch die Kolonne ausgeführt und bei 16 kleineren Unfällen aller Art (Ohnmachten, Verwundungen, Knochenbrüchen, Ertrinken, Selbstmorde usw.) Hilfe geleistet. Seit einigen Monaten ist unsere Gemeinde durch den Staat Hamburg in den Besitz eines modernen, gut eingerichteten Krankenwagens gekommen. Die Kolonne hat es übernommen,

(Fortsetzung auf Seite 6)

bei Krankentransporten die nötigen Begleitmannschaften gegen Ersatz der Auslagen zu stellen.“

Altona

Altona

Selbst wenn in Altona die Feuerwehr für den Krankentransport zuständig war, beteiligte sich auch hier das Rote Kreuz an dieser Aufgabe.

Die Altona-Ottensener Sanitätskolonne vermerkt in ihrem Jahresbericht 1909 hierzu auf S. 17: *„Transporte wurden ausgeführt: In 114 Fällen in ein Krankenhaus, in 102 Fällen zum Arzt und in 89 Fällen in die Wohnung des Verletzten“*. Nach dem 1. Weltkrieg sind diese Zahlen erheblich niedriger. Es wird zwar weiterhin eine hohe Zahl von Erste-Hilfe-Leistungen bei Unglücksfällen und plötzlichen Erkrankungen genannt – im Berichtsjahr 1922/23 z. B. in 620 Fällen –, aber eben nur noch vereinzelt Krankentransporte – u.a. *„durchgeführter Transport mittels Räderbahre von Eimsbüttel nach Altona“*, wie es für das Jahr 1920 heißt, oder Umbettungen von einem Zug in einen anderen (Bericht 1922/23). Mit Ausnahme des Berichtsjahres 1928/29, hier lag die Zahl bei 28 Krankentransporten, weisen die Berichte jetzt immer nur – wenn überhaupt – einstellige Zahlen aus. Das ändert sich erst wieder ab dem Berichtszeitraum 1932/33. In diesem Jahr finden sich unter den 2.532 Hilfeleistungen 36 Krankentransporte, 1936/37 liegen diesen Zahlen schon bei 6.298 bzw. 170, wobei eine erhebliche Zahl auf den seitens der Kolonne in den Sommermonaten durchgeführten Stranddienst zurückzuführen ist – z.B. erfolgen 1933/34 vierzehn der dreiundfünfzig durchgeführten Krankentransporte vom Strand ins Krankenhaus. Ganz offensichtlich war es damals ähnlich wie heute – vom Roten Kreuz betriebene Sanitätswachen und Sonderdienste führten dazu, dass man zumindest von hier aus auch selbst den Krankentransport durchführen durfte.

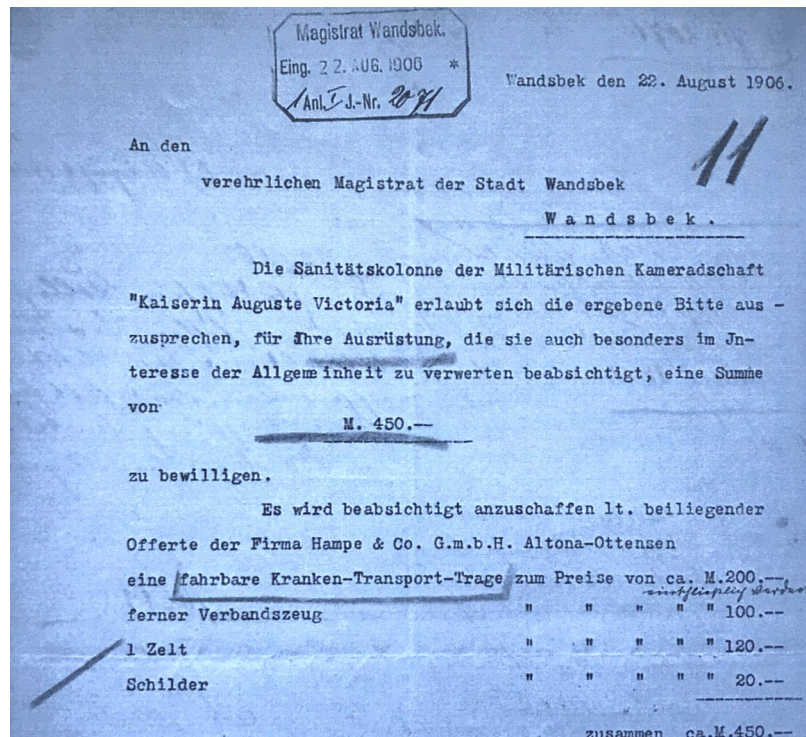
Nienstedten

Die Freiwillige Sanitätskolonne Elbgemeinden/Nienstedten verfügte spätestens ab 1926 über einen eigenen Krankentransportwagen. Ein laufender Betrieb wurde aufgrund eines Vertrags mit dem Fürsorgeverband für die Elbgemeinden zur Durchführung des Krankentransports möglich. 1927 fanden 640 Beförderungen statt. Nach der Eingemeindung Niensteddens aufgrund des Groß-Altona-Gesetzes zum 01. Juli 1927 wurde der Zweckverband aufgelöst und Altona betrachtete sich nicht als dessen Rechtsnachfolger. Nicht klar ist, bis wann der Krankentransport als Aufgabenfeld der Kolonne erhalten bleiben konnte.

für den Verwundetentransport.

Anders ist die Situation bei der 1896 durch die „Militärische Kameradschaft von Wandbeck und Umgebung“ gegründeten „Sanitätskolonne Kaiserin Auguste Victoria“. Sie wurde schon früh für den Transport unbemittelter, schwerkranker Patienten in Anspruch genommen, wodurch sich der Magistrat von Wandsbek 1906 veranlasst sah, Mittel zur Finanzierung einer fahrbaren Krankentrage und weiterem Material bereit zu stellen. In dieser Zeit wurde auch die erste mit Material ausgestattete Unfallmeldestelle in der Lübecker Straße 99 eingerichtet. Von hier aus waren sowohl eine rasche Erste-Hilfe-Leistung als auch ggf. eine Krankenbeförderung möglich. Kurze

Zeit nach der Errichtung der Unfallmeldestelle auf dem Polizeibureau erfolgte die einer weiteren in der Helbringischen Fabrik und 1912 kam die einer dritten auf dem Grundstück der Lederwarenfabrik in der Bramfelder Straße hinzu. Der Jahresbericht 1911/12 führt dann auch u.a. an, dass in 86 Fällen erste Hilfe geleistet und 54 Krankentransporte durchgeführt wurden (siehe



Auszug aus einem Schreiben der Wandsbeker Sanitätskolonne „Kaiserin Auguste Victoria“ an den Magistrat von Wandsbek

Wandsbek

Wandsbeck

Die 1892 gegründete „Freiwillige Sanitätskolonne vom Rothen Kreuz Wandsbeck“ zeigt insgesamt vor dem 1. Weltkrieg nur wenige Aktivitäten, noch im Februar 1914 heißt es *„in Uniformen, Ausrüstungen, Lagerungssystemen und Fahrbahren besitzen wir annähernd nichts“*; erst mit Ausbruch des Krieges verfügt sie plötzlich über sechs Automobile und sechs mit Lagerungsvorrichtungen versehene Wagen

Details zu den Verletzungen und Unfallursachen in der Ausgabe 6 der Notizen). Nach dem im selben Zeitraum stattgefundenen schweren Unglück auf den Wandsbecker Hartsteinwerken, zu dem die Kolonne durch die Polizei hinzugerufen wurde, und bei dem 12 Verunglückte mittels Fahrbahren und Droschken ins Krankenhaus transportiert werden mussten, legte der Verein Wandsbecker Industrieller mit einer Spende von 500 M. den finanziellen Grundstock zur Beschaffung des lange

(Fortsetzung auf Seite 7)

gewünschten Krankentransportwagens. Im Juli 1913 stellte dann die Stadtverwaltung der Kolonne für die Unterbringung ihres „Krankenelektromobils“ auch ein Gebäude zur Verfügung. Auch bei dieser Kolonne erfolgte eine Aufstockung des Fuhrparks mit Ausbruch des Krieges, so dass sie im September 1914 über „3 Automobile und zwei mit Lagerungsvorrichtungen versehene Wagen“ verfügte.

Rahlstedt

Für die 1925 gegründete Freiwillige Sanitätskolonne der fünf Gemeinden zu Alt-Rahlstedt ist erstmals für 1931/2 vermerkt, dass ein Rahlstedter Fuhrunternehmer ihr einen in seinem Besitz befindlichen Krankenwagen nebst den bei ihm beschäftigten Sanitätern als Besatzung jederzeit kostenlos zur Verfügung stellt.

Harburg

Harburg

Als 1907 in Harburg ein Samariterverein gegründet wurde, der sich zwei Jahre später in eine Sanitätskolonne umbildete und dem Roten Kreuz anschloss, hatte man vorrangig die Harburger Großbetriebe mit ihren häufigen Unfällen im Blick. Dementsprechend sollte vorrangig erste Hilfe bei Fabrik-, Bau- und Eisenbahnunfällen geleistet werden. Der Magistrat gewährte dem Samariterverein im März 1908 500 Mark für Verbandsmaterial, eine fahrbare Kranken-

transportwagen und einen Sauerstoffapparat. Ein Telefonanschluss verband dann später Kolonnenführer Becker mit der Harburger Hauptfeuerwache, damit bei grö-

ßeren Feuern einzelne Kolonnenmitglieder mit dem Sauerstoffgerät dazukommen konnten. Ohne nähere Anga-

Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz
Wilhelmsburg.
(Siehe auch „Gesundheitswesen“ Seite 55.)

- I. **Automobile** für Krankentransport C. S. Wilhelm 6031 (Feuerwache 2).
- II. **Unfallmeldestellen:**
 1. Kolonnenheim, Restaurant Biechmann, Rathenauplatz. ☞ C. S. 7070 bis 1.00 nachts. — Krankentrage. —
 2. Wasserturn, Groß-Sand 3. ☞ C. S. 8 002 (Zange), 8—16 Uhr.
 3. Gähmert, Gaussee. ☞ C. S. Wilhelm 6067. Tag u. Nacht. — Krankentrage. —
 4. Bahnhöf, Ffelenstr. 27, III. (Barenstee-Dupont.) — Krankentrage. —
- III. **Krankentragen** sind untergestellt:
 1. Restaurant D Biechmann, Rathenauplatz. ☞ C. S. Wilhelm 7070.
 2. Gähmert, Gaussee. ☞ C. S. Wilhelm 6067.
 3. Bahnhöf, Ffelenstr. 27, III (Barenstee-Dupont).
- IV. **Morgenglocken an der Dautstr.**
 1. Franzer, Beringsstraße 20.
 2. Kiemann, Sanitätsstraße 14.
 3. Weißleder, Birkenweg 3. (Tag- und Nachtdienst.)
- V. Die Kolonne ist zur Unterstützung des amtlichen Sanitätsdienstes zugelassen und stellt auf Anforderung Sanitätswagen, Sauerstoff- und auch Sanitäts-Mannschaften bei Sportfesten, öffentlichen Umzügen u. dergl. Anforderungen an den Kolonnenführer Kiemann, Sanitätsstr. 14, ersetzen.
- VI. Amtlicher Sanitätsdienst bei größeren Aufführungen usw., in den geraden Monaten des Jahres, in den übrigen Monaten zur Unterstützung des H.-S.-B. auf Anforderung der Polizei oder Feuerwehr.

Aus dem Wilhelmsburger Adressbuch von 1927

ben wird auch erwähnt, dass Krankentransporte durchgeführt wurden. Für die Zeit des 1. Weltkriegs ist die Zahl von 6.000 Verwundeten und Kranken, die in Lazarette überführt wurden, belegt. Ein nach dem 1. Weltkrieg durch die obere Verbandsebene angeregter Ausbau der Krankenbeförderung scheiterte in Harburg an den finanziellen Mitteln zur Anschaffung eines Automobils.



Sanitätszug Lokstedt mit Krankentransportwagen 1934

Dafür hat mit Schreiben vom 14.9.29 der Vaterländische Frauenverein Harburg/Wilhelmsburg seine „Bereitschaft zur Mitarbeit“ an einer evtl. zu bil-

denden „Arbeitsgemeinschaft zur Durchführung des Rettungs- und Krankentransportwesens“ beim städtischen Wohlfahrtsamt angemeldet, es ist jedoch nicht überliefert, wie sich die Angelegenheit weiter entwickelt hat. Das Wohlfahrtsamt hat am 2. Oktober lediglich bestätigt:

„Von ihrer Bereitwilligkeit, auf dem Gebiete des Rettungs- und Krankentransportwesens mitzuarbeiten, haben wir dankend Kenntnis genommen. Wir werden uns erlauben, bei passender Gelegenheit von Ihrem Anerbieten Gebrauch zu machen.“

Wilhelmsburg

Die 1912 gegründete Wilhelmsburger Kolonne wurde seitens der Gemeindeverwaltung zumindest insoweit unterstützt, dass sie drei Verbandskisten an öffentlichen Orten aufstellen konnte. Nach dem 1. Weltkrieg verkündete die Kolonne dann in den 20er Jahren in ganzseitigen Anzeigen des Wilhelmsburger Adressbuchs, an welchen Orten sie für den Notfall Automobile für den Krankentransport, Sauerstoffapparate und Krankentragen bereit hielt. 1927 verfügte sie über fünf mit Mitgliedern besetzte Unfallmeldestellen.

Neuhof

Die 1924 gegründete Sanitätskolonne Neuhof verzeichnet 1929 ebenfalls fünf Unfallmeldestellen, davon eine im Freibad Kattwyk. Neben Krankentragen konnte die Kolonne auf ein ganz spezielles Mittel für den Krankentransport zurückgreifen, das Motorboot des Restaurantbesitzers Zandetti, mit dem nicht nur die Mitglieder schnell im Hafen zum Einsatzort gelangen, sondern auch Kranke von dort zur Weiterbehandlung ins Krankenhaus befördert werden konnten.

Eimsbüttel

Lokstedt

Die 1925 gegründete Freiwillige Sanitätskolonne Lokstedt konnte aufgrund ihrer Aktivitäten den Landrat von Pinneberg und die Gemeinde Lokstedt gewinnen, die Anschaffung eines eigenen Krankentransportwagens zum 1. März 1931 zu unterstützen. Zwischen 1931 und 1937 verzeichnet dieser mehr als zweitausend durchgeführte Transporte. ■

Organisation des Rettungsdienstes in Hamburg bis zum Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg

1850 wurde in Hamburg der – möglicherweise deutschlandweit – erste Krankenwagen in Dienst gestellt, eine lange Kutsche des Typs Landauer mit gepolsterter Liege im Innenraum. Die gute Federung und fehlende Gummierung der Räder hatten den Nachteil, dass das Gefährt stark schaukelte und hart aufsetzte. Für die Beladung von der Seite aus musste diese geöffnet und der Kranke recht hoch hinauf gehievt werden. Unterstellt war der Krankentransport der Polizeibehörde, damals eine Art Innenbehörde. Zuständig für Beförderungen von auf öffentlichem Grund Erkrankten oder Verunglückten und für mittellose Patienten war zunächst der so genannte, von der Polizeibehörde bezahlte Stadtleichenmann, dem ansonsten der Leichentransport oblag. Private Transporteure nutzten zwar denselben Krankenwagen, wurden aber von privaten Personen, z.B. Angehörigen, durchgeführt, die die Kutsche bei der Polizei anmieteten.

riekranke befördert würden, wurde im Folgejahr durch den Senat eine „Verordnung betr. die Beförderung von Personen, welche mit einer ansteckenden Krankheit behaftet sind“ erlassen. Danach musste ab jetzt für derartige Beförderungen ein Krankenwagen der Polizeibehörde benutzt und wenn möglich auch bezahlt werden. Die Infektionskrankwagen waren nicht gepolstert sondern abwaschbar und standen ab 1. Juli 1890 in den vier Depots der Firma J.M. Schlüter Söhne bereit. Seitdem musste jetzt vor jeder Krankentransport eine ärztliche Untersuchung abgewartet werden, ohne die jeder Transport als Infektionsfahrt zu behandeln war.

1892 verfügte die Stadt bereits über acht Krankenwagen „1 Krankenwagen alten Systems, 2 Krankenwagen neuen Systems, 4 Krankenwagen, wie die vorigen, sonst ausschließlich für ansteckende Kranke bestimmt, und 1 Ambulanzwagen“ (Hamburger Polizei-

1900 verzeichnet die Statistik für Hamburg 5.615 Krankentransporte, davon 4.180 Liegendpatienten und 733 Infektionsfahrten. 1901 war die Zahl der eingesetzten Krankenwagen bereits auf 32 angewachsen. Rund um die Uhr waren zwei angestellte Offizianten und zehn Krankenträger an der Zentralstelle am Stadthaus einsatzbereit. 1907 besaß die Polizeibehörde 41 Krankentransportfahrzeuge unterschiedlicher Bauart, von denen 25 alltäglich eingesetzt wurden. Die Zahl der Krankentransporte hatte sich in nur sieben Jahren auf 10.113 fast verdoppelt. Die Tag und Nacht dienstbereite Transportkolonne verfügte ein Jahr später über 26 Personen. „Nur große und sehr kräftige Leute, die in der Krankenpflege ausgebildet sind, werden für den Transportdienst ausgewählt“ (Klaus Ohlandt. Entwicklung und Organisation des Rettungswesens in Hamburg. Vortrag 1908, S.11).

Bei Bedarf wurde zusätzlich auf die Hilfe der Feuerwehr zurückgegriffen.

Bereits für 1892, das Jahr der Cholera, ist belegt, dass Feuerwehrmannschaften in den Krankentransport eingewiesen und verpflichtet wurden, bei Engpässen mit einzuspringen. Ab 1893/94 gehörten zur Ausrüstung der Feuerwehren zwecks „Wiederbelebung Bewusstloser“ Sauerstoffinhalationsapparate, ferner erhielten jede Feuerwache und jedes Zugfahrzeug einen Samariterkasten, waren die Feuerwehren bei Unglücksfällen aller Art doch oftmals als Erste zur Stelle. Auch in der von Theodor Krüger 1922 erstellten Schrift „50 Jahre Hamburger Berufsfeuerwehr 1872-1922“ weist dieser ausdrücklich auf die Samariterdienste der Feuerwehr hin und nennt als Beispiel die sozialen

Unruhen vom November 1918, als die Feuerwehr selbst noch unter Maschinengewehrbeschuss Samariterdienste bei opferreichen Straßenschlachten geleistet habe.

Neben Krankenträgern und Kutschern waren bei Notfalltransporten vereinzelt

(Fortsetzung auf Seite 9)



Krankenträger-Kommando des Roten Kreuzes in Hannover 1898 mit Sanitätskutschen

Schon früh verfügte die Polizeibehörde über eine eigene Kutsche speziell für die Beförderung von Pockenkranken, seit 1884 gab es zudem zwei eiserne Wagen für Cholerakranke. Nach einer Diskussion in der Hamburgischen Bürgerschaft im Jahre 1889 über die Desinfektion öffentlicher Droschken wegen der Zunahme von Beschwerden, dass in diesen auch Scharlach- und Diphte-

Behörde: Das Kranken-Transportwesen in Hamburg, seine Entwicklung und Organisation. Hamburg 1892, S. 34).

Der Ambulanzwagen konnte bis zu vier Personen liegend bzw. bis zu zehn sitzend gleichzeitig aufnehmen und war für den Einsatz bei größeren Unglücken vorgesehen. Für das Jahr

auch Ärzte eingebunden, die bei Bedarf durch jeden Polizisten alarmiert und vermittelt werden konnten. Deren Honorar bezahlte zunächst die Polizeibehörde, die sich bei zahlungsfähigen Patienten den Betrag von diesen erstatten ließ. 1905 belief sich die hierfür gezahlte Grundtaxe auf 6 Mark, die bezirksweise um 1 Mark erhöht wurde, so kostete eine Fahrt durch vier Bezirke z. B. 9 Mark. 1907 belief sich die Höhe entsprechender Honorarzahlgungen auf insgesamt 8.200 Mark.

Der Altonaer Arzt und Vorsitzende der dortigen Sanitätskolonne A.T. Soltzien hatte in seinem 1905 auf dem 7. Deutschen Samaritertag gehaltenen Vortrag „Ueber Krankentransport in Grossstädten“ nicht nur aber durchaus auch kritische Worte für die Organisation in Hamburg übrig. Neben Lob für die Tragemethode, positiven Anmerkungen zur Spiralfederung der Hamburger Trage und zu den Pneuma-

tiks der neuesten Hamburger Krankenträger merkt er an, „Daß man ohne dritten Krankenträger nicht gut auskommen kann, beweist schon die Tatsache, daß in Hamburg der Kutscher beim Einladen der Trage in den Wagen als dritter Träger fungiert. Er muß zu diesem Zweck vom Kutscherbock herabsteigen und die Pferde ohne Aufsicht lassen. Dies scheint mir um so bedenklicher, als die Sanitätswagen hier keine Bremsen haben. Hinzu kommt, dass die Bespannung der Wagen eine vortreffliche ist, – die Wagen fahren brillant – so dass die Pferde beim Vorüberfahren von Automobilen, bei lärmenden Umzügen u.s.w. leicht unruhig werden, den Wagen hin- und herschieben oder auch durchgehen können ... Wagen mit Rosshaarpolsterung und Lederüberzug, wie sie die neuen Hamburger Wagen haben, sind sehr schön und angenehm, aber doch nicht zu empfehlen, auch wenn sie nur

bei Transporten von nicht infektiösen Kranken verwendet werden, weil sich nachträglich gar nicht selten herausstellt, daß es sich bei diesem oder jenem Falle doch um einen mit einer Infektionskrankheit Behafteten gehandelt hat und die Polsterung eine gründliche Desinfektion nicht gestattet bzw. durch eine solche bald ruiniert ist. Dazu kommt, daß der Kranke von der Polsterung gar nichts hat und dieselbe nur als Staubfänger dient.“ Und Soltzien begrüßt zwar, dass in Hamburg für den Transport von Infektionskranken eine vorherige ärztliche Bescheinigung erforderlich ist, moniert aber andererseits die langen Wartezeiten am

nen wahrgenommen. In Hamburg lag zwar die Zuständigkeit für das Rettungswesen ebenso wie die für den Krankentransport bis 1938 bei der Polizeibehörde. Allerdings wurden dessen Aufgaben teilweise delegiert. So war es schon seit den ersten Tagen des 1. Weltkriegs das Hamburger Rote Kreuz, das dann über eine Zeit von rund einem dreiviertel Jahrhundert eine Sanitätswache am Hamburger Hauptbahnhof unterhielt. Bei Großunglücken wurden die Sanitätskolonnen des Roten Kreuzes und anderer Hilfsorganisationen hinzugezogen. Mit Eisenbahngesellschaften gab es schriftliche Vereinbarungen über den Einsatz

bei Bahnunglücken, hierfür gab es bei der Hamburger Kolonne vom Roten Kreuz von 1902 bis nach dem 1. Weltkrieg ein Alarmsystem, bei dem Polizeibeamte die einzelnen Kolonnenmitglieder alarmierten. Und bei öffentlichen Aufmärschen, Demonstrationen und Veranstaltungen waren es Hilfsorganisationen, die für die medizinisch-sanitätsdienstliche Absicherung sorgten (siehe auch die später erscheinende Ausgabe 37 der Rotkreuznotizen).



Ansichtskarte vom Hafenkrankenhaus 1914

Krankenhaus, wenn bei plötzlich Erkrankten oder Verunglückten eine derartige Bescheinigung nicht vorliege. Zudem kritisiert er: „In Hamburg verzögern sich die Transporte, die der Reihe nach ausgeführt werden, gar nicht selten um 2-4 Stunden, wenn nicht ausdrücklich „Eilt“ gesagt wird.“

Anfang des 20. Jahrhunderts begannen die Bemühungen, für das ganze Deutsche Reich Regeln für das Rettungswesen und den Krankentransport zu entwickeln. Allerdings ist der Begriff Rettungswesen nicht mit dem heutigen, umfassenderen Verständnis vom Rettungsdienst gleichzusetzen. Unter Rettungswesen verstand man damals ausschließlich stationäre Rettungs- und Unfallstationen und nicht den mobilen Krankentransport. In diesem Sinne wurden die Aufgaben des Rettungswesens in weiten Teilen Deutschlands durch Hilfsorganisatio-

Andererseits wurden die Hamburger Polizisten durchweg in der Ersten Hilfe ausgebildet und die Polizeiwachen fungierten auch als mit Verband- und Transportmaterial ausgestattete Unfallstationen, die Tag und Nacht erreichbar waren und von denen aus auch Hausbesuche gemacht wurden. Zudem befand sich auf den Wachen eine Liste der diensthabenden Ärzte und deren Erreichbarkeit. Somit erfüllten sie die gemäß den Anfang des letzten Jahrhunderts reichsweit aufgestellten Grundsätzen für die Ordnung des Rettungs- und Krankentransportwesens vorgegebenen Bedingungen für Rettungswachen: Rund um die Uhr mit einem professionellen Nothelfer besetzt und per Melder, Telegraph oder Telefon erreichbar.

(Fortsetzung auf Seite 10)

1925 gab es in Hamburg 79 diesbezügliche Wachen der Straßen- und 11 der Hafenpolizei. Bereits für 1907 sind 2.078 Hilfeleistungen seitens der Polizei verzeichnet. Daneben fungierten auch die Feuerwachen sowie staatliche und private Krankenhäuser als Unfallstationen, „die Feuerwehrleute sind zum Teil gleichfalls als „Samariter“ ausgebildet“, heißt es im u.g. Artikel im Kolonnenführer von 1909. Die entsprechenden Stationen in den Krankenhäusern waren mit einem Schild „Öffentliche Unfall- und Verbandstation, auch Nachts geöffnet“ gekennzeichnet, die Krankenhäuser selbst wurden häufig auch einfach „Unfallkrankenhäuser“ genannt. In „Der Deutsche Kolonnenführer – XIII. Jahrgang, Nr. 6, März 1909, S.61/2, „Organisation des Rettungswesens in Industriezentren“ von Dr. Fischer, Leipzig – werden als Unfallkrankenhäuser „auf dem linken Alsterufer das Allgemeine Krankenhaus St. Georg und das Marienkrankenhaus, auf dem rechten Alsterufer das Allgemeine Krankenhaus Eppendorf, das Vereinshospital [vom Roten Kreuz], das Israelitische Krankenhaus, das Freimaurer-Krankenhaus und das Hafenkrankenhaus“ aufgeführt.

Mit dem Hafenkrankenhaus verfügte die Polizeibehörde im Hafenbereich sogar gleich über ein eigenes, 1900 gegründetes Krankenhaus mit bei Tag und Nacht geöffneter Unfall- und Verbandstation. Die öffentlichen Flussbadeanstalten Hamburgs wurden ebenfalls von der Polizei beaufsichtigt. „Am Hafn (Bremerufer) besteht eine besondere Unfallstation; sie wird von dem Hafnkrankenhaus aus geleitet, ist Tag und Nacht mit einem Heilgehilfen besetzt und enthält insbesondere die für die erste Hilfeleistung bei Betriebsunfällen erforderlichen Einrichtungen. Sie ist mit allen größeren Arbeitsplätzen am südlichen Elbufer durch besondere Unfallmelder verbunden. Dem Heilgehilfen steht ein Fahrrad und eine Dampfbarkasse der Ha-

fenpolizei zur Verfügung. Für leichtere Unfälle dient die Station auch als Verbandstelle. Schwerverletzte oder plötzlich Erkrankte werden mit dem Krankenwagen oder Boot der Hafnpolizei nach dem Hafnkrankenhaus transportiert. ... Zum Transport sind vorhanden: ... endlich für den Transport Verletzter und Kranker im Hafn 1 Krankentransportboot“ (Der Deutsche Kolonnenführer 1909, s.o).

Ein Betrieb von Unfallstationen durch private Vereine hatte in Hamburg – abgesehen von der Sanitätswache des Roten Kreuzes am Hauptbahnhof – nicht lange Bestand. Zwar hatte sich 1885 ein Verein, wahrscheinlich die

einen erfolgte die Ersatzbeschaffung in Form eines Elektromobils, das mit zwei Akkumulatoren ausgestattet war. Man hatte sich gegen einen Benzinmotor entschieden, weil bei diesem eine Explosions- und Feuergefahr als zu groß eingeschätzt wurde. 1928 bestand dann der Fuhrpark des öffentlichen Hamburger Krankentransports in den beiden Einsatzstellen ABC-Straße 54 und Zimmerstraße 31 fast hälftig aus 22 Automobilen und 21 Pferdewagen. Die Einsatzstelle ABC-Straße übernahm zusätzlich die Funktion einer zentralen Meldestelle für Verkehrsunfälle; die Alarmierung über eine der 79 Wachen der Straßen- bzw. 11 Wachen der Hafnpolizei wurde durch eine per Telefon ergänzt. Außer in Notfällen blieb eine ärztliche Bescheinigung vor einem Transport Pflicht. In der zweiten Hälfte der 30er Jahre ist in Hamburg erstmals von einer nächtlichen ärztlichen Mitarbeit von den Feuerwachen aus die Rede.

Nach der Neuorganisation des Roten Kreuzes aufgrund des DRK-Gesetzes vom 9. Dezember 1937 wurden Rettungsdienst und Krankentransport im gesamten Deutschen Reich Stück für Stück auf das DRK übertragen. Zunächst wurde per

Runderlass des Reichsinnenministers über die „Wahrnehmung des gesundheitlichen Rettungsdienstes in allen seinen Teilgebieten“ vom 10. Februar 1938 der Rettungsdienst – mit „Erlass des Führers über die Vereinheitlichung des Krankentransports“ von 1942, veröffentlicht im Reichsgesetzblatt am 20. Januar 1943 – allein dem DRK trotz verschiedener Widerstände übertragen. In Hamburg, wo bis 1938 zunächst die Polizei-, später die Gesundheitsbehörde mit dem Krankentransport betraut gewesen war, wurde die gesamte Krankentransport bereits 1938 auf das DRK, mit Kriegsbeginn auf den vom DRK getragenen Sanitätssdienst der Luftschutzpolizei übertragen. Im Februar 1943 standen dem Roten Kreuz in Groß-Hamburg 64

(Fortsetzung auf Seite 11)

Mercedes-Automobile

Stadt-Wagen

Touren-Wagen

Leichte
Nutz-Wagen



Schnell-
Omnibusse

Leichte
Lieferungs-Wagen

Spezial-Kranken-Automobile



Daimler-Motoren-Gesellschaft
Stuttgart-Untertürkheim



Werbung für das Mercedes-Automobil

„Rettungsanstalt der Patriotischen Gesellschaft“ gegründet, der erst eine und ab 1890 zwei Sanitätswachen betrieb; eine davon musste jedoch bereits fünf Jahre später den Betrieb wieder einstellen. Wie lange die andere, die von 11-1 Uhr Tagdienst sowie einen Nachtdienst hatte und mit einem Arzt besetzt war, existierte und wo sie sich befand, ist nicht bekannt.

Nachdem mit Beginn des 20. Jahrhunderts das Automobil seinen Siegeszug als Beförderungsmittel antrat, war es nur noch eine Frage der Zeit, bis auch im Krankentransport die Umstellung von Kutschen auf die neue Technik erfolgen sollte. Noch 1906 bestand in Hamburg der Fuhrpark ausschließlich aus zehn pferdegezogenen Liegewagen. Als dann vier Wagen nicht mehr reparierbar waren, wurden drei durch die bewährten Landauer ersetzt, für

Krankswagen zur Verfügung, nachdem die Kreisstelle in Harburg aus den Erlösen einer „Reichsstraßensammlung“

noch einmal drei fabrikneue Fahrzeuge beschaffen konnte. Besonders stolz war man auf drei in Hamburg stationierte Großeinsatzwagen, aus denen sich bei Bedarf sogar mobile OP-Säle herichten ließen. Sie sollten ggf. bei der Evakuierung von Krankenhäusern eingesetzt werden. Insgesamt verfügte die Landesstelle

X – also Hamburg, Schleswig-Holstein, Oldenburg-Bremen, Teile von Mecklenburg-Lübeck und die nördlichen Gebiete Niedersachsens, genauer der Provinz Hannover – ein Jahr später über 50 Hauptwachen, 40 Wachen, 46 Nebewachen und 95 Krankenkraftwagen bis Baujahr 1939 und verzeichnete 18.141 Einsätze (siehe Clemens Hellenschmidt S. 91). Dennoch waren die materiellen und personellen Ressourcen so knapp, dass Patienten ab August 1944 in drei

Dringlichkeitskategorien eingeteilt wurden: a) sofortiger Transport, b) Transport innerhalb eines halben Tages auch per Rädertrage oder Fuhrwerk und c) Transport innerhalb eines oder zwei Tagen ebenfalls auch per Rädertrage oder Fuhrwerk.

Nach dem Ende des 2. Weltkriegs wurden in den vier Besatzungszonen unterschiedliche Entscheidungen sowohl hinsichtlich der Weiterarbeit des DRK als auch der Zuordnung einzelner Aufgaben getroffen. In der britischen Besatzungszone wurde die Aufgabe des Krankentransportes inklusive der

700 verbliebenen Krankswagen der Feuerwehr übertragen. In Hamburg erging der entsprechende Befehl des



Fuhrpark der Kreisstelle 7

zuständigen britischen Aufsichtsoffiziers, Major Hidden, am 12. Oktober 1945; die Übergabe erfolgte zum 1. April 1946. Die Berufsfeuerwehr übernahm somit eine Aufgabe in Hamburg, die sie zuvor bis 1938 nur in den erst



Krankwagen aus allen Teilen Deutschlands in Hamburg 1943

durch das Groß-Hamburg-Gesetz von 1937 zu Hamburg gekommenen Städten Altona – seit 1891 – und Harburg – seit 1922 – wahrgenommen hatte.

Die Entscheidung wurde übrigens nicht überall gleichermaßen in der britischen Zone umgesetzt. „Eine Reihe von Kreisverbänden der britischen Zone führen heute noch den Krankentransport durch. Besonders verdient hat sich auf diesem Gebiete der Kreisverband Lüneburg gemacht, der vom Regierungsbezirk Lüneburg mit der Durchführung des Krankentransportes beauftragt worden ist. So hat der

Kreisverband Lüneburg eine neue Garage mit einer ausgezeichneten Werkstatt, einem Büro und einem Unterkunftsraum für die Nachtwachen hergestellt und die Fahrzeuge des Kreisverbandes Lüneburg dienen nun dem Krankentransport des Stadt- und Landkreises Lüneburg. Es ist sogar gelungen, trotz aller finanzieller Schwierigkeiten nach der Währungsreform, einen Mercedes-Eintragen-Krankswagen in Dienst zu stellen. Von zuständiger Seite ist die Organisation dieses Krankentranspor-

tes des Kreisverbandes Lüneburg als mustergültig hingestellt worden“ (Mitteilungen des Deutschen Roten Kreuzes britische Zone, Heft 16, November 1948, S. 12).

Es ist schwierig zu beurteilen, was die Gründe für die Entscheidung der Besatzungsmacht gewesen sein mögen. Dieter Riesenberger (Das Deutsche Rote Kreuz, 2002, S. 385) und andere sahen diese Entscheidung als einen Ausdruck von Misstrauen seitens der britischen Besatzungsmacht gegenüber dem Roten Kreuz an, „Krankentransport- und Rettungswesen, Aufgaben des Roten Kreuzes, spielten als

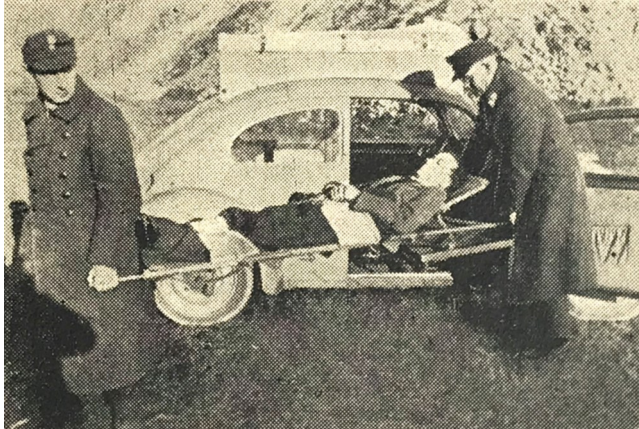
sanitäre Dienstleistungen für die bewaffnete Macht eine wichtige Rolle“. Eine Dezentralisierung bot diesbezüglich erheblich weniger Gefahren. Der Rotkreuzvertreter Dr. Klose aus Schleswig-Holstein schildert seinen Eindruck im Zusammenhang mit dieser Entscheidung wie folgt: „Es gehört mir zu den trübsten Stunden meines Lebens, als ich in Bünde, am 21. November 1945, als Vertreter des Deutschen Roten Kreuzes Schleswig-Holsteins, zusammen mit den

(Fortsetzung auf Seite 12)

Vertretern der der britischen Besatzungszone angehörenden Länder die Befehle der britischen Militärregierung entgegennehmen mußte. ... Mein sehr lebhafter Einspruch gegen die anbefohlene Überführung des Krankentransportes vom Deutschen Roten Kreuz auf die Berufs- und freiwilligen Feuerwehren, wurde brüsk mit der Feststellung abgetan, daß wir Deutsche nach Bünde befohlen seien, Befehle entgegenzunehmen, und nicht zu diskutieren“ (Anton Schlögel, Neuaufbau des deutschen Roten Kreuzes nach dem II. Weltkrieg, 1982, S. 41). Die Vermutung der Feuerwehr Hamburg, „dass die Feuerwehr nach dem Krieg wohl die letzte funktionierende Institution der Gefahrenabwehr war, weshalb der britischen Militärregierung nichts anderes übrig blieb, als ihr die Aufgaben von Krankentransport und Unfallrettung zu übertragen“ (Bettina Wagner S. 51 nach „Feuerwehr Hamburg: Fünfzig Jahre Rettungsdienst der Feuerwehr Freie und Hansestadt Hamburg 1946-1996“, 1996 S. 1) ist angesichts der gewaltigen Leistungen, die das DRK auch unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg hier in Hamburg erbracht hat – siehe beispielhaft Ausgabe 8 und 25 der Rotkreuznotizen – wohl eher Re-

sultat eines etwas verengten Blickwinkels.

Wie schwierig das Verhältnis zur Stadt in Bezug auf die Krankenbeförderung noch lange blieb, ist einem Aktenvermerk vom 7. März 1955 zu entnehmen, den der damalige Rotkreuz-



Krankentransport in Lüneburg in der britischen Zone nach dem 2. Weltkrieg mit einem Volkswagen

Landesgeschäftsführer über ein Gespräch bei der Polizeibehörde am 25. Februar 1955 anfertigte: „Die Tätigkeit des DRK auf dem Sektor Krankentransportwesen scheint verschiedenen staatlichen Stellen der Stadt Hamburg ein Dorn im Auge zu sein. Herr Schult [von der Polizeibehörde] sprach mich deshalb darauf an, weil ihm aus den Beratungen bekannt ist, dass sich das DRK einen eigenen Krankenwagen anschaffen will. Ihm wurde erklärt, dass der Krankentransport vornehm-

lich Aufgabe des DRK sei und in den Satzungen der nationalen Gesellschaft und der Landesverbände grundsätzlich aufgenommen ist. Um aber keine Schwierigkeit für die zukünftigen Haushaltsberatungen entstehen zu lassen [im Hinblick auf Anträge zur Bezuschussung der Arbeit des DRK aus dem Hamburger Haushalt], wurde empfohlen, bei Ankäufen von Krankenfahrzeugen diese als kombinierte Fahrzeuge für Mannschaftstransport und K-Schutz zu tarnen. Diese Absicht bestand ohnehin für die zukünftigen Beschaffungsaktionen beim DRK Hamburg“.

Wie schwer sich die Stadt anfangs mit Zuschüssen für die Aufgaben gemäß Genfer Konventionen tat, ist einem Brief vom Hamburger DRK-Präsidenten Thomsen an Senator Jacobi vom 12. Mai. 1954 zu entnehmen. Er beklagt darin, dass zwar der Bundesinnenminister mit Erlass vom 5. Januar 1953 angeregt habe, die Arbeit des DRK in diesem Sinne durch Zuschüsse aus dem Haushalt zu fördern, dieser Erlass jedoch in Hamburg als einzigem Bundesland bisher unberücksichtigt geblieben sei (Vermerk und Brief siehe Archiv LV Hamburg A00071).

(Die Angaben dieses Artikels sind zu einem sehr großen Teil der Arbeit von Bettina Wagner, weitere Informationen der Arbeit von Clemens Hellenschmidt – siehe Literaturtipps – entnommen.) ■

Streiflichter



Radfahrstaffel der Ortsgruppe Kirchwärdler-Zollenspieker 1932

Zur Erhöhung der Mobilität machten sich die Sanitätskolonnen in Hamburg nach dem Ersten Weltkrieg zunehmend auch das Fahrrad zu Nutze.

Hamburger Kolonne

Erstmals findet sich in den Jahresberichten der Hamburger Kolonne hierzu ein Hinweis über das Jahr 1925: „Eine Radfahrabteilung

hilft eiligsten Anforderungen zu genügen, ...“ (S. 5). Leider werden auch die nachfolgenden Berichte nicht viel konkreter. „Die Radfahr-Abteilung berichtet von sich: Am Ende des Geschäftsjahres können wir sagen, daß sich die Radfahr-Abteilung recht gut entwickelt hat. Wir hoffen, daß sie im kommenden Jahr unter der tätigen Mitwirkung aller Kameraden in ihrer Leistungsfähigkeit noch weiter vorankommt, damit wir der Kolonne zu jeder Zeit eine tüchtige Mannschaft zur Verfügung stellen können“, heißt es z. B. im Bericht für 1930 auf S. 5. Dem Mitgliederverzeichnis jenes Jahres ist zu entnehmen, dass sie damals keine eigene

Einheit bildeten, sondern diejenigen Mitglieder in den einzelnen Zügen, die zu den Radfahrern gehörten, im Bericht besonders gekennzeichnet wurden. Auch im Bericht 1933/34 ist die Abteilung nicht besonders ausgewiesen, aber sie hat unter Leitung des Gruppenführers Lehner immerhin

„9 Übungen und eine Weihnachtsfeier veranstaltet“.

Daneben gab es auch in der 1928 gegründeten Ortsgruppe und späteren Abteilung Kirchwälder-Zollenspieker eine Radfahrstaffel, die hier wegen der größeren Entfernungen im ländlich geprägten Raum sicherlich von beson-

derem Nutzen war.

weite Strecken gehen, angefordert. Da ist ein Abfahren der Strecke durch mit Verbandsmaterial ausgerüstete Sanitätsmannschaften sehr erwünscht“ (Jahresbericht 1925).■

Orte der Rotkreuzbewegung



Neuer Wall 44

Neuer Wall 44

1908 wurde das wenig elegant gegliederte Geschäfts- und Kontorhaus mit Jugendstilfassade in Werkstein, Fensterbändern im 1. Obergeschoss, Metallstützen, die die Schaufensterzone auf zwei Geschosse ausdehnen, und schlichter Fleetfront mit Keramikverkleidung nach den Plänen von Alfred Löwengard im Neuen Wall 44 fertig gestellt. Der Neue Wall war 1707 nach Abtragungen eines Teils der hier ursprünglich gelegenen mittelalterlichen Befestigungsanlagen angelegt worden. Zu Beginn des 1. Weltkriegs hatte die Handelskammer dem Landesverein erneut Räume für die gestiegenen Aufgaben zur Verfügung gestellt. Aber

auch diese erwiesen sich recht schnell als zu klein und so war bis 1919 hier im Neuen Wall, im so genannten Kirsten-Haus, die Zentrale des Hamburgischen Landesvereins vom Roten Kreuz mit den Abteilungen Kasse, Auskunft, Liebesgaben, Wareneinkauf, Automobildienst, Lazarette, Lazarettzüge, Literatur/Bücherversorgung und Fürsorge für Kriegsbeschädigte untergebracht. Später war der Sitz des Landesvereins dann in der Feldbrunnenstraße 7.

Heute findet man im Neuen Wall 44 im unteren Bereich ein Modengeschäft und einen Juwelier und in den oberen

Stockwerken vor allem Rechtsanwälte, Steuerberater, Immobilieninvestoren und Personalberater.

Hotel Atlantic

Anfang des letzten Jahrhunderts entstand direkt an der Außenalster eines der bekanntesten Luxushotels Hamburgs, das Hotel Atlantic, nach den Plänen des Architekturbüros Friedrich Wellermann und Paul Fröhlich. Nach zweijähriger Bauzeit konnte das Haus am 2. Mai 1909 eröffnet werden. An der Gründung

beteiligt war Albert Ballin, der es als standesgemäße Unterkunft für die 1. Klasse Passagiere der Hapag-Schiffahrtlinie nutzen wollte. Im 1. Weltkrieg beherbergte das Hotel dann auch eine Einrichtung des Hamburgischen Landesvereins vom Roten Kreuz, das Alarmquartier für die Fahrer des Krankentransports.

Nach dem 2. Weltkrieg diente das Atlantic von 1945 – 1950 den Offizieren der britischen Besatzungsmacht als Unterkunft.

Heute verfügt das denkmalgeschützte Gebäude nach einer Fassadensanierung 2008 und einer 2012 abgeschlos-



Hotel Atlantic

senen Innensanierung über 221 Zimmer und Suiten sowie 13 Veranstaltungsräume für bis zu 1.300 Gäste.■

*Der besondere Tipp***Automuseum Hamburg**

Seit April 2008 befindet sich in der Hafencity, Shanghaiallee 7, unter dem Motto „Personen.Kraft.Wagen“ das Automuseum Prototyp. In ihm werden ca. 50 seltene Sport- und Rennwagen der frühen Nachkriegszeit und der Moderne ebenso präsentiert wie Schicksale von Rennfahrern und Konstrukteuren des Motorsports. Die Texttafeln liefern Hintergrundinformationen und erzählen Anekdoten aus dieser Sportwelt. Zahlreiche Objekte aus dem Alltag oder von Siegerehrungen runden das Thema ab. Unter den Fahrzeugen finden sich z.B. der Urahn aller Porsche-Sportwagen, der Berlin-Rom-Wagen Porsche Typ 64, aber auch der erste Formel 1 Rennwagen von Sebastian Vettel und Michael Schumacher. Die Fahrzeuge sind nicht durch störende Barrieren oder Trennglas vom Zuschauer getrennt. Für Fans des richtigen Motorensounds steht eine Audiobox bereit, in der man diesen individuell auswählen kann. Hinzu kommen eine gläserne Werkstatt, in der Rennwagen repariert werden, und ein Kino, in dem Aufnahmen historischer Rennen gezeigt werden.

Das Museum ist dienstags bis sonntags von 10.00 bis 18.00 Uhr geöffnet (www.prototyp-hamburg.de). ■



Automuseum Hamburg

Rotes Kreuz – menschlich gesehen

Adolph Libert Westphalen

Adolph Libert Westphalen kam am 1. November 1851 als Sohn einer alten Kaufmannsfamilie in Hamburg zur Welt. Nach der Schule absolvierte er eine Lehre als Zimmermann. Aus dem Deutsch-Französischen Krieg, in dem er sich 1870 als Freiwilliger meldete, kehrte er als Offizier zurück. 1871 begann er dann an der Technischen Hochschule in Stuttgart das Studium der Architektur. Nach dessen Vollendung kehrte er nach Hamburg als freier Architekt für das Hochhausbüro der Hamburger Baudeputation zurück. 1885 wurde A. Westphalen zum Bauinspektor der Baupolizeibehörde ernannt. Nachdem der Gründer der Hamburger Berufsfeuerwehr, Friedrich Wilhelm Kipping, bei einem Einsatz 1892 ums Leben kam, durchlief Westphalen auf Anregung des damaligen Senators Gerhard Hachmann noch im selben Jahr in Berlin und Breslau die Feuerwehrausbildung und wurde am 14. April 1893 als Nachfolger Kippings zum Branddirektor von Hamburg ernannt. Im Jahre 1900 übernahm er zusätzlich die Aufgabe des Präsidenten des Verbandes der deutschen Berufsfeuerwehren und die des ersten



Adolph Libert Westphalen

Vizepräsidenten des Großen Internationalen Feuerwehrrates.

Unter seiner Leitung wurde die Hamburg Feuerwehr grundlegend neu or-

ganisiert und auf die erheblich gestiegene Einwohnerzahl Hamburgs u.a. durch Einrichtung von sechs neuen Feuerwachen, zahlreiche technische Verbesserungen im Feuerwehrewesen – u.a. die Rutschstangen in den Wachen – und ein starkes Augenmerk auf den vorbeugenden Brandschutz ausgerichtet. 1907 leitete er die Umstellung von Pferdewagen auf Automobile ein. Der Brand der St. Michaelis Kirche 1906 war einer seiner größten Einsätze.

Im Ersten Weltkrieg wurde Westphalen trotz seines Alters von 63 Jahren als Major der Reserve eingezogen und als Bataillonskommandeur eingesetzt. 1915 erlitt er in Serbien schwere Verwundungen und kam ins Lazarett nach Zeithan in Sachsen. Hier verstarb er auch am 3. Januar 1916, beigesetzt ist er auf dem Ohlsdorfer Friedhof.

Doch was ist der Grund, einen hoch anerkannten und verdienten Hamburger Feuerwehrrat an dieser Stelle vorzustellen?

(Fortsetzung auf Seite 15)

Adolph Westphalen war nicht nur Branddirektor der Hamburger Feuerwehr, er war auch über viele Jahre engagiertes Mitglied in der Leitung des Hamburger Roten Kreuzes. Er war auch eine Zeit lang Vorsitzender des Hamburgischen Kriegerverbandes, der eng mit der Hamburger Kolonne des Roten Kreuzes verbunden war und auf den deren Gründung zurückzuführen ist. Und so ist es nicht verwunderlich, dass sich spätestens mit der Änderung der Vereinsstrukturen und der Umbenennung des Hamburger „Verein zur Pflege im Felde verwundeter und erkrankter Krieger“ in „Hamburgischer Landesverein vom Rothen Kreuz“ – als Dachverband aller Hamburger Rotkreuzorganisationen – sein Name findet. Während er z. B. im öffentlichen Spendenaufruf des Vereins zur Pflege im Felde verwundeter und erkrankter Krieger vom 15. Juli 1898 zur Unterstützung der Gesellschaften vom Rot-

hen Kreuz in Spanien und Nordamerika noch nicht unter den unterzeichnenden Vorstandsmitgliedern zu finden ist, taucht sein Name im Spendenaufruf des Hamburgischen Landesvereins vom 29. Oktober 1899 anlässlich des Krieges in Südafrika unter den Vorstandsmitgliedern auf. Seiner Vermittlung war es zu verdanken, dass sich 1902 die Barmbecker Kolonne der Hamburger als Zweigabteilung anschloss. Im Bericht des Hamburgischen Landesvereins für die Kriegszeit 1914/1915 heißt es dann später: „*Herr Branddirektor Major Westphalen, der im Frieden stellvertretender Vorsitzender war, starb den Heldentod an den Folgen einer im Kriege erlittenen Verwundung im Dezember 1915. Seiner langjährigen, segensreichen Tätigkeit sei hier in Dankbarkeit gedacht.*“ Detailliertere Angaben zu seiner Tätigkeit im Roten Kreuz ließen sich bisher nicht finden.

Nachtrag zu Dr. Soltsien

Noch in der Ausgabe 19 der Notizen war davon ausgegangen worden, dass der Arzt und spätere Vorsitzende der Altona-Ottensener Kolonne des Roten Kreuzes, Dr. Soltsien, der Erfinder der Räderbahre gewesen sei. Mit der Arbeit von Andrea Brinckmann – 150 Jahre Rotes Kreuz Altona, Hamburg 2019 – ist nunmehr belegt, dass es bereits dessen Vorgänger Dr. Niese gewesen war, der zu Beginn des Jahres 1885 dem Magistrat von Altona eine nach seinen Plänen vom Stellmacher Zornow und Wagenbauer Berlien angefertigte Räderbahre zum öffentlichen Gebrauch übergab. Sie besaß eine sehr weiche Federung, war leicht zu reingingen und zu desinfizieren und konnte von nur einem Mann bedient werden. Noch im selben Jahr wurde sie auf der Weltausstellung in Antwerpen einer breiten Öffentlichkeit gezeigt. ■

Rotkreuzmuseen stellen sich vor

In der Vorarlberger Marktgemeinde



Rettungsmuseum Frastanz

Frastanz/Österreich entsteht seit seit einigen Jahren auf 2.500m² Ausstellungsfläche auf dem ehemaligen Betriebsgelände der Textilwerke Ganahl, Obere Ländle 3b, eine Museumswelt mit mehreren verschiedenen Museen. Bisher zu finden sind das Elektromuseum (seit 1998), das Vorarlberger Landesfeuerwehrmuseum (seit 2013), ein Jagdmuseum (seit 2014) und das **Rettungsmuseum** (seit 2015). Noch in Planung bzw. Aufbau sind ein Foto- und Filmmuseum, ein Museumskino, ein Tabakmuseum und eine Grammophon- und Phonographenausstellung. Die Vorarlberger Museumswelt ist mittwochs und samstags von 13.00 bis 17.00 geöffnet, weitere Besichtigungen sind nach Voranmeldung möglich (0043 676 5440970).

Das Rettungsmuseum (www.rettungsmuseum.at) blickt bereits auf eine längere Geschichte zurück, es öffnete zunächst am 23. Juli 1994 im Krankenhaus Hohenems seine Pforten, musste dann jedoch nach Verkauf des Krankenhauses umziehen. Aufgebaut wurde es durch Ernst Schwarz, der bereits als Kind über seine Mutter mit der Arbeit im Lazarett in Berührung kam und später über viele Jahre im Österreichischen Roten Kreuz aktiv war. Dementsprechend hat die Ausstellung einen starken Bezug zur Geschichte und Arbeit des Roten Kreuzes und zeigt zahlreiche Hilfs- und Rettungsgeräte aus der Alltagsarbeit, Orden und Ehrenzeichen, Briefmarken, Uniformen, Modelle, Fotos und Dokumente.



Rettungsmuseum Budapest

Auf zwei weitere Rettungsmuseen sei an dieser Stelle nur kurz hingewiesen:

Das 1991 gegründete **Wiener Rettungsmuseum** wurde am 5. Oktober

2013 in der denkmalgeschützten Rettungsstation Hernalts wiedereröffnet und zeigt in drei Sälen ca. 300 Exponate zur Gründung und Weiterentwicklung der Wiener Rettung.

Es liegt in der Gilmgasse 18 und ist



Rettungsstation Hernalts

nach Voranmeldung zu besichtigen (0043 1 711 19-700072, post@ma70.wien.gv.at).

In der Markó utca 22 in **Budapest** findet sich das Kresz Géza Rettungsdienst-Museum. Es zeigt Bilder aus der Geschichte der Rettung, die Entwicklung der Rettungsgeräte und der Rettungswagen.

Geöffnet ist es ganzjährig Mo.-Fr. 08.00-16.00 Uhr und samstags von 08.00-14.00 Uhr, der Eintritt ist frei (www.mentomuzeum.hu). ■

Von Bettina Wagner verfasst ist 2013 im Diplomica Verlag in Hamburg „**Der Hamburger Rettungsdienst und seine Geschichte** 160 Jahre zwischen Behörde und Ehrenamt“ erschienen. Auf 119 Seiten hat sich Bettina Wagner, beruhend auf ihrer Masterarbeit im Fachbereich Geschichte der Universität Hamburg, mit den Anfängen und der Konstituierung des Rettungsdienstes in Hamburg, den öffentlichen Trägern Polizei und Berufsfeuerwehr, den Hilfsorganisationen ASB, JUH, MHD und insbesondere DRK sowie Privatunternehmen in Rettungsdienst und Krankentransport befasst. Unter anderem geht sie dabei den Fragen nach, ob die Qualität des Rettungsdienstes wirklich davon abhängt, in wessen Verantwortung er liegt, welche Interessen bei der Aufgabenverteilung eine Rolle spielen und welchen Beitrag das Rote Kreuz bei dieser Entwicklung national und regional geliefert hat.



Im Verlag Dr. Kovac in Hamburg ist 2010 die an der Universität Würzburg verfasste Dissertation „**Der DRK-Krankentransport 1934-1945. Vorgeschichte, Entstehung, Organisation und Auswirkungen bis in die Gegenwart**“ von Clemens Hellenschmidt im Umfang von 125 Seiten erschienen. Der Hauptteil der Arbeit gliedert sich in fünf Abschnitte: Einführung in die Geschichte der Lebensrettung und des Rettungswesens bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts, Das Rote Kreuz in Deutschland bis 1942, Die formalen Voraussetzungen der Organisation „DRK-Krankentransport“, Der Aufbau des DRK-Krankentransports ab 1943 und Neuaufbau des deutschen Rettungswesens nach dem Zusammenbruch der NS-Herrschaft; am Ende schließt der Autor mit einem eigenen Fazit. In Unterkapiteln wird auch auf die Auflösung des ASB und die Eingliederung des Österreichischen Roten Kreuzes in das DRK eingegangen. ■

Menschlichkeit

Unparteilichkeit

Neutralität

Unabhängigkeit

Freiwilligkeit

Einheit

Universalität

Impressum

Herausgeber.: DRK Landesverband Hamburg e.V.,
Behrmanplatz 3, 22529 Hamburg

Redaktion/V. i. S. d. P.: Dr. Volkmar Schön

Gestaltung: Nina Lachmann

Fotos: Archiv DRK-LV Hamburg (S. 1); Archiv DRK-LV Hamburg, Archiv DRK-KV Hamburg-Eimsbüttel; (S. 2); „Unter dem Roten Kreuz im Weltkrieg“, S. 329, Archiv DRK-LV Hamburg (S. 3); Dr. Schön, privat (S.4); Archiv DRK-LV Hamburg (S. 5); V. Schön/Quelle Staatsarchiv Hamburg 422-15 E c 3 (S. 6); Dr. Andrea Brinckmann/ Quelle Universitäts- und Staatsbibliothek Hamburg, Archiv DRK-KV Hamburg-Eimsbüttel (S. 7); Dr. Schön, privat (S. 8-10); Archiv DRK-LV Hamburg (S. 11-12); Archiv DRK-KV Hamburg-Eimsbüttel, Dr. Schön, privat (S. 13); Wikipedia CC BY 3.0, Wikipedia Quelle = Benque & Kindermann (S. 14); Quelle: Vorarlberger Museumswelt, Quelle: wikimedia/Peter Gugerel, Quelle: youtube/RTobi (S. 15); Dr. Schön, privat (S.16)

Genderhinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei diesem Newsletter auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Abbestellung: per Mail an Rotkreuzgeschichte@lv-hamburg.drk.de