

Transporte

Autor(en): **Flück**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **40 (1932)**

Heft 12

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-973847>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

poussés par deux hommes qui avancent au-dessous du traîneau. De cette manière le matériel de transport reste horizontal malgré la pente; la sécurité est assurée par un secouriste qui maintient la hampe au haut du traîneau.

La Croix-Rouge a développé par son service de secours en montagne une activité bienfaisante, elle a atténué bien des souffrances et évité de nombreux désastres. Le service bavarois de secours en montagne de la Croix-Rouge peut présenter les statistiques suivantes pour les trois dernières années: 3500 actions de secours; 600 transports en montagne, 500 par les trains et 300 en automobiles. On peut considérer que le nombre des accidents s'accroît d'année en année, mais les chiffres que nous avons indiqués suffisent à montrer que le service est absolument nécessaire et qu'il importe de le développer.

Dans les cercles de secours, on a reconnu la valeur de l'œuvre des secouristes alpins, et l'infirmier du secours en montagne est aujourd'hui une silhouette

familière dans les montagnes bavaroises. Aussi longtemps qu'on parcourra les montagnes en skis, des accidents ne manqueront pas de se produire, mais, grâce à une meilleure connaissance des Alpes, bien des malheurs, comme on a à en déplorer actuellement, pourront être évités par les skieurs, s'ils s'inspirent de ce principe: apprendre tout d'abord l'art du ski et ne partir qu'ensuite pour des excursions, ils s'épargneront ainsi bien des blessures. Les accidents dus aux avalanches tiennent une place importante dans la statistique des malheurs qui se produisent pendant l'hiver. Ils sont souvent, en grande partie, dus à la légèreté d'esprit et à l'inexpérience des skieurs. On ne maîtrise pas les forces de la nature; cependant, les sociétés de skieurs et les associations alpines peuvent au moins réduire le nombre des malheurs en faisant connaître l'origine et les causes des avalanches.

(Bulletin international de la Croix-Rouge, mai 1932.)

Transporte*

Wenn ich heute über das Thema Transporte von Kranken und Verwundeten zu Ihnen sprechen soll, so habe ich diesen Auftrag sicher nicht in dem Sinne erhalten, dass ich Ihnen nun einen Elementarunterricht im Transport von Hand, mit der Bahre und anderen Hilfsmitteln zu geben hätte. Sie sind ja nicht Teilnehmer der ersten Theoriestunde eines erstmaligen Samariterkurses. Sie sind Hilfslehrer und ausgebildete Samariter, die das Elementare im Lehrbuch für Sanitätsmannschaften jederzeit wie-

derholen können. Was ich als passend für den heutigen Vortrag erachte, ist vielmehr das, was nach Erlernung der Grundbegriffe, der einzelnen Hantierungen kommt. Ich meine die Anwendung auf praktische Fälle. Sie werden aber sicher nicht erwarten, dass ich nun alle möglich werdenden Fälle bespreche. Es gibt ja unendlich viele Varianten, und wir würden damit niemals fertig werden. Zudem würde das alles nach dem Vortrag bald wieder vergessen sein, gleich wir nach dem Vorbeimarsch eines Zuges von 1000 Personen uns nach-

* Referat, gehalten von Dr. med. Flück, Wald, am Kant. Zürcherischen Hilfslehrtag vom 4. September 1932 in Wald.

her lange nicht mehr aller erinnern können, trotzdem wir dies vielleicht versuchten. Ich meine vielmehr, ich sollte Ihnen heute einen kleinen Ueberblick geben über die verschiedenen Gesichtspunkte, von denen aus wir den Einzelfall beurteilen müssen, und nach denen wir nachher unser Handeln zu richten haben.

Der Transport Verwundeter oder Kranker ist immer notwendig, wenn diese von einem Ort an einen anderen gebracht werden sollen und ohne Schaden für ihren Zustand nicht selbst gehen können. Wünschbar und wenn irgend möglich durchzuführen, ist ein Transport auch, wenn keine Gefahr vorliegt, dass sich der Zustand des Verwundeten oder Kranken bei der Dislokation verschlimmert, aber der Hilfsbedürftige beim Gehen grosse Schmerzen empfinden würde oder sonstwie Unannehmlichkeiten ausgesetzt wäre.

Der Zweck des Transportes ist immer der, den Kranken oder Verwundeten von einem für ihn un Zweckmässigen, schädlichen oder unnützen Ort an einen unschädlichen oder zweckmässigen hinzubringen, wobei das Wohlbefinden des Transportierten nach Möglichkeit gewahrt und gefördert werden soll. Es veranlassen uns verschiedene Gründe zum Krankentransport.

Wir müssen zum Beispiel den Verletzten oder Kranken aus einer Gefahrzone wegbringen. Die Anzahl der Gefahren, die ihm drohen können, ist Legion. Wir denken dabei an Feuerbrünste, an Rauch, Giftgas, an Kälte und Hitze, an den gefährdenden Verkehr bei einem auf der Strasse Verunfallten, an Einsturzgefahr bei baufälligen Häusern, an steinschlag- und lawinengefährliche Stellen im Gebirge. Es kann aber auch nötig sein, den Verunfallten der Gefahr

der Ansteckung z. B. durch scharlachkranke Hausgenossen oder andere mit übertragbaren Krankheiten Behaftete zu entziehen, oder wir müssen ihn aus der Umgebung unvernünftiger Leute, die ihm nur schaden und nichts nützen können, wegbringen.

Es braucht nicht immer eine Gefahr zu sein, aus der wir den Hilfsbedürftigen durch das Mittel des Transportes befreien müssen. Es kann sich manchmal auch darum handeln, jemand aus einer unangenehmen in eine angenehmere Lage zu bringen, mit oder ohne Ortswechsel. So wird es einmal nötig sein, einem plötzlich Krankgewordenen aus einer Menschenansammlung wegzubringen an die frische Luft, fort aus dem Bereich der sensationshungrigen Augen, ein anderes Mal ist im Gegenteil dazu ein Verwundeter, der einsam wohnt und nun zur Zeit seiner Hilflosigkeit doch gern Gesellschaft hätte, zu Freunden oder Verwandten zu schaffen. Es kann auch vorkommen, dass der Transport aus einer ekelerregenden Umgebung weg an einen freundlicheren Ort führen muss, so von unreinlichen Kranken fort, hinweg aus der Nähe von Schweineställen, sei es im wörtlichen oder im übertragenen Sinne. Umgekehrt wird man auch gezwungen sein, durch ihren Zustand oder ihr Gebaren ekelerregende Kranke aus der Umgebung des Verletzten wegzubringen. Welcher von beiden dem anderen weichen muss, das hängt von den Umständen ab.

Häufig müssen wir Kranke und Verwundete auch transportieren vom Ort der schlechteren Behandlungsmöglichkeit zum Ort der momentan oder für immer besseren. So bringen wir einen Verletzten vom Stall, in dem er einen Hufschlag kriegte, in sein Zimmer, wo die Wunde besser behandelt werden

kann als in Gesellschaft der Vierbeiner, vom Hause ins Spital, wo Einrichtungen und Pflegepersonal dem Falle besser entsprechen, vom Spitalzimmer in den Operationssaal, in den Raum für Bäder und elektrische Behandlung, für Diathermie, für Röntgenbehandlung und -Untersuchung. Alle diese Möglichkeiten können für den Samariter im Ernstfall plötzlich da sein.

Und nun zur Durchführung der Transporte.

Jeder Transport soll seinen Zweck auf beste Weise erreichen. Und vor allem müssen wir dabei auf das Wohl des Kranken oder Verwundeten sehen. Unseren Zweck erreichen wir dabei, indem wir alles berücksichtigen, was dem zu Tragenden helfen kann. Der Transport muss schonend sein, er soll ohne unnötigen Klimbim durchgeführt werden. Der Zuschauer soll den Eindruck bekommen: hier wird gearbeitet, und es soll ihm nicht so vorkommen, als ob die Träger mit Gewalt demonstrieren wollten: «Seht, was wir können! seht, wie gut der Kranke dabei fährt! Ja, wir sind eben Qualität Ia». Der Kranke soll so wenig Unangenehmes dabei empfinden als möglich. Er soll nicht den Eindruck erhalten, es werde Zeit unnötig vergeudet, es soll aber auch nicht unnötig gehastet werden, wenn man in normalem Tempo auskommt. Schonend soll der Transport nicht nur für den Kranken sein, sondern auch, nach Möglichkeit, für den Transportierenden. Denn der Träger, der mit seinen Kräften weise Mass hält, sie immer den jeweiligen Verhältnissen anpasst, wird einen klareren Kopf haben und freudiger arbeiten als derjenige, der gleich im Anfang das Letzte aus sich herausgibt, wo er mit weniger Anstrengung ausgekommen wäre. Natürlich hört die Selbstschonung für den Träger auf,

sobald sich die Arbeit so häuft und in einer Zeit bewältigt werden muss, dass nur noch die grösste Entfaltung aller körperlichen und geistigen Kräfte zum Ziel führt. Aber auch da kann viel mehr erreicht werden, wenn man die Sache einzuteilen versteht. Dies hängt davon ab, ob man Sinn hat für praktisches Handeln und dann hauptsächlich, ob man Erfahrung und Routine besitzt. In jeder Beschäftigung verrichtet der Anfänger nur einen Teil der Arbeit eines Geübten.

Gerade die Erfahrung wird es dazu bringen, dass man einen Transport möglichst einfach durchzuführen trachtet. Der Anfänger ist oft versucht, nach neuen Hilfsmitteln und Methoden zu suchen und sie auszuprobieren. Er findet dabei meist unnötige Komplikationen, die der Sache vielleicht nach aussen hin einen gewissen guten Schein geben, im ganzen aber hinderlich sind.

Jeder Transport soll auf anständige Weise durchgeführt werden; anständig gegen den Verletzten oder Kranken, anständig gegen seine Mitträger, anständig gegen Dritte. Das ist ja selbstverständlich; aber es kann doch in der Hitze des Gefechtes hie und da vergessen werden, beim Transportieren blutige oder sonst verschmierte Kleider, die man nicht wechseln konnte, zuzudecken, man kann im Unmut mit dem Transportierten unfreundlich sein oder andere Fehler begehen. Nach Möglichkeit sollte dies vermieden werden.

So weitgehend als möglich muss jeder Transport dem einzelnen Falle angepasst sein. Man berücksichtige dabei alles: Die Eigenschaften des Verletzten, die Art der Verletzung oder Krankheit, Anzahl, Kraft und Eignung der Hilfspersonen, Art und Zahl der vorhandenen und zu beschaffenden Hilfsmittel, man denke an die

Transportstrecke, an die voraussichtliche Dauer des Transportes und an den Grund, warum transportiert werden muss, ich meine, ob wegen einer Gefahr, wegen blosser Annehmlichkeit oder aus anderen Ursachen.

Was den Verletzten selbst anbetrifft, richtet man sich dabei nach seinen körperlichen und geistigen Eigenschaften. Wir denken daran, dass ein Säugling keines Bahrenttransportes bedarf, dass für einen schweren Erwachsenen kräftigere Träger da sein müssen, als für einen abgemagerten Patienten, oder wenn keine kräftigen Träger da sind, dass für genügend Ablösungsmannschaft gesorgt wird. Wir werden einen verkrüppelten Menschen anders transportieren als einen normal gewachsenen, weil er sich gegebenenfalls weniger gut helfen kann als der normale. Wir werden auch Rücksicht nehmen auf besonders schmerzempfindliche Leute.

Betreffend geistige und seelische Eigenschaften des Verletzten oder Kranken wäre es ja für den Transportierenden schon am besten, wenn der Hilfsbedürftige immer ein intelligenter, vernünftiger, einsichtiger und mit dem nötigen, inneren Seelenfrieden versehener Mensch wäre, der beim Transport mithelfen kann, die Schwierigkeiten begreift und zu würdigen weiss. Es gibt aber auch andere Leute, die ebenfalls verunfallen können, und zum Teil noch erst recht. Denken wir zum Beispiel an aufgeregte Seelen, die sofort aus dem Häuschen geraten. Die werden sich bei drohender Gefahr erst recht unzuverlässig verhalten und verunglücken, wo ein besonnener Mensch heil davonkommt. Und nun ist bei solchen der Transport auch besonders schwierig, weil sie in ihrem Aufregungszustand ihrer selbst oft nicht mehr Herr sind. Sie

horchen nicht auf das, was der Samariter ihnen vorschreibt, oder sie führen es unrichtig, hastig und zappelig aus. Solche Leute muss man nicht nur mit Worten beruhigen. Besser wirkt ein sicheres, ruhiges Auftreten, ein schonendes Handeln. Allerdings ist manchmal, wenn dies nicht genügt, auch ein energisches Wort am Platze. Bei gleichgültigen oder faulen Leuten kann einem auch manche Schwierigkeit erwachsen, weil diese Verletzten und Kranken oft nicht dazu zu bringen sind, aktiv im Rahmen des Möglichen dem Träger seine Aufgabe zu erleichtern. Umgekehrt muss man bei Kraftmeiern oft bremsen.

Einen Nörgler wird man ruhig, höflich aber bestimmt zurechtweisen, und ihm, mehr durch Handeln als durch Reden, zu verstehen geben, dass man seiner Sache sicher ist. Dies ist immer wichtig. Jeder Verletzte muss den Eindruck bekommen, dass der Träger seine Arbeit versteht. Es wirkt dies sehr beruhigend, und der Samariter soll immer diesen Eindruck zu erwecken suchen, sowohl durch genaue Kenntnis seiner Aufgabe, als auch durch entsprechendes, nicht zaghaftes Handeln.

Nach der Art der Verletzung oder Krankheit sich zu richten, ist auch eine Selbstverständlichkeit. Besonderer Sorgfalt bedürfen natürlich Schwerverletzte und Schwerkranke, bei denen oft der geringste Fehler in Behandlung und Pflege sich bitter rächen kann. Das soll nun aber nicht heissen, dass man leichter Verletzte und leichter Kranke nicht sorgfältig zu transportieren brauche. Und wissen Sie in jedem Falle genau, ob es sich um eine leichte oder schwere Sache handelt? Das Aussehen der Patienten ist oft trügerisch. Man darf nicht immer aus dem subjektiven Wohlbefinden darauf schliessen, es handle sich um einen

leichten Fall. Es ist eine bekannte Tatsache, dass oft Schwerkranke und Schwerverletzte sich über ihren Zustand gar keine Rechenschaft geben. Sie erklären, es gehe ihnen gut, während doch der Arzt weiss, dass es sich gar nicht um etwas Harmloses handelt. Der Grund liegt darin, dass oft schwer darniederliegende Patienten mit aufgebrauchter Widerstandskraft einfach die Fähigkeit verloren haben, Schmerzen zu empfinden und ihren Zustand zu beurteilen. Man kann sich nun leicht davor hüten, solche Fälle als leichtkrank anzusehen und durch einen unvorsichtigen Transport zu gefährden, indem man sich zur Regel macht, *alle* Transporte so sorgfältig als möglich durchzuführen.

Ueber die Fixation gebrochener oder sonstwie schwerverletzter Glieder will ich nicht viele Worte verlieren. Das nötige steht ja in den Büchern. Sie wissen, dass man die Fixationsverbände nicht nur anlegen soll, dass sie nach etwas rechtem aussehen, sondern so, dass sie auch etwas rechtes sind und die geforderten Dienste leisten. Und man soll sich beim Transport doch nicht zu sehr darauf verlassen, dass nun ein Fixationsverband für die ganze Dauer gut bleibt, man soll sich ab und zu erkundigen, wie sich der Kranke dabei befindet, und bei Pausen während längerer Transporte den Verband selbst kontrollieren.

Einen Transport von ansteckenden Kranken wird man so durchführen, dass man weder sich selbst, noch die nachfolgenden Benutzer des Transportmittels gefährdet, noch die Krankheit während der Dislokation auf Dritte überträgt. Man achte also auf sorgfältige Desinfektion der Ueberkleider und des Transportmittels nach getaner Arbeit, man

lasse Unbeteiligte unter keinen Umständen zu nahe heran.

Wichtig ist immer die Frage nach den Hilfspersonen. Sie beantwortet sich zum Teil schon aus dem bereits Gesagten. Man soll sich stets die nötige Anzahl Helfer zu sichern suchen, wenn möglich kräftige, gewandte, geübte Menschen. Zwei geübte, intelligente und willige Träger verrichten mehr als drei bis vier schwerfällige Neulinge. Müssen wir im Notfall körperlich oder geistig langsame Hilfskräfte benutzen, so werden wir sie besonders sorgfältig instruieren und an den Posten stellen, an dem sie dem Verletzten oder Kranken — und auch sich selbst — am wenigsten schaden können. Wir werden auch stets nach der Eignung der Hilfspersonen abwägen zwischen Transport von Hand, mit der Bahre, mit Fuhrwerken.

Hilfsmittel für den Transport haben wir teils zur Hand, teils können wir sie beschaffen. Stets zu unserer Verfügung stehen unsere Arme und Beine und der Kopf als Lenker. Das verschiedene, fertig vorhandene Hilfsgerät kennen Sie, die Bahren, die Pferdekrankenwagen und Krankenautomobile. Und Sie wissen, oder können dies jederzeit nachlesen, wie man alles mit einfachen Dingen improvisieren kann. Mit den geringsten Mitteln kann man bei kluger Anwendung viel erreichen, und umgekehrt kann das beste Gerät in der Hand unpraktischer Leute wenig nützen.

Nicht vernachlässigen dürfen wir in unseren Ueberlegungen die Strecke, über die der Transport führt. Im allgemeinen werden wir uns für kurze Strecken eher zum Transport von Hand entschliessen und für einen längeren Weg uns eine Bahre, eine Pferdesänfte oder ein Fahrzeug verschaffen. Selbstverständlich nehmen wir auch für kurze Strecken

lieber eine Bahre, wenn der Zustand des Hilfsbedürftigen es erfordert bzw. den mit der Herstellung oder Herbeischaffung des Gerätes verbundenen Zeitverlust erlaubt. Im Uebrigen spielt auch die Frage mit, ob wir einen guten, einen schlechten, oder gar keinen Weg zur Verfügung haben. Besondere Vorsicht erfordert das Passieren gefährlicher Stellen, die rasch und im passenden Zeitpunkt überschritten werden sollen. Wir werden steinschlag- und lawinengefährliche Orte nach Möglichkeit nicht während starker Sonnenbestrahlung begehen, wir werden Gletscherbäche möglichst am frühen Morgen passieren, wenn sie wasserarm und leicht zu überschreiten sind. Und muss der Transport ein Sumpfgebiet durchqueren, so suchen wir uns die Zeit aus, in der der Verletzte am wenigsten unter der Mückenplage leidet. Alles dies, wohlverstanden, nur dann, wenn es der Zustand des Verletzten oder Kranken erlaubt. Ist der Transport dringend, so müssen minder wichtige Ueberlegungen zurücktreten.

Die Dauer des Transportes, an die wir ferner denken müssen, steht nicht immer im direkten Verhältnis zur zurückgelegten Strecke. Eine schwierige, kurze Felspartie fordert mit den nötigen Vorbereitungen und Sicherungsmassnahmen viel mehr Zeit als eine lange, gute Strasse, auf der das Krankenauto die Verletzten spielend weiterbefördert. Und auf guter Strasse kann ein plötzlich auftauchendes Hindernis zur Wahl eines anderen Transportmittels zwingen und so einen neuen Zeitverlust verschulden. Im allgemeinen, und besonders, wenn Gefahr in der Verzögerung liegt, wird

man möglichst rasch transportieren. Doch vergesse man nie, auf den Kräftezustand des Patienten Rücksicht zu nehmen. Ein sehr geschwächter Mensch kann manchmal bei eiligem Bahrentransport über schwieriges Gelände mehr Schaden nehmen, als ihm das schnelle Erreichen des Zieles nützt. Es gibt Fälle, bei denen oftmals unterwegs der Transport unterbrochen werden muss, um den Patienten sich ausruhen und wieder zu Kräften kommen zu lassen, bevor die Träger wieder die Bahre aufnehmen. Der Samariter wird besonders in solchen Fällen nicht unterlassen, eine Labelflasche mit einem Stärkungsmittel bei sich zu führen, er wird gegebenenfalls auch dem Kranken passende Nahrung verabreichen.

Zusammenfassend können wir zum Schluss sagen: Alle diese Ueberlegungen müssen im praktischen Einzelfalle berücksichtigt werden. Wir können nicht bei diesem Verletzten den Transport nur unter Berücksichtigung der Hilfsmittel unternehmen, bei jenem Kranken nur auf seine persönliche Eigenart schauen, bei einem Vergifteten nur die Transportstrecke in Betracht ziehen. Nein, bei jedem Einzelnen, der durch unsere Hände geht, müssen wir uns fragen: Was für ein Mensch ist er, was fehlt ihm, was für Leute können helfen, was für Hilfsmittel haben sie, wohin und durch welche Gegend geht die Reise, wie lange mag sie dauern, eilt es oder eilt es nicht, und was sollen wir unter diesen Umständen tun, um unserem Schutzbefohlenen das Bestmögliche zu leisten.

Viel nützen und nichts schaden, darauf kommt es an.