

Njurresan.

Under speciellt 1960- och -70 talen gick det bra att transportera samhällets toppar från industri och politik med ett litet tvåmotorigt flygplan som hade propellerdrift, fart 350 km/t, sex sittplatser, kallt bagagerum i nosen och en enda pilot. Bl a efter haverier utanför Helsingfors, Sundsvall, Göteborg, Kallinge och flera tillbud blev det snart slut med detta. Nej, två piloter och turboprop eller jetdrift blev kravet.

En del uppdrag vi som mindre flygbolag även hade på den tiden var att flyga transplantsorgan, hjärtan, lungor och njurar, samt patienter som snabbt skulle in för behandling i anslutning till detta. Ibland kunde man få flyga kirurger från stora sjukhus till små, vilka t ex skulle avlägsna olika organ (reservdelar kallades de ofta) ur döende donatorer. Vid ett tillfälle hos ett litet flygföretag i Norrköping hade jag en helg s k ambulansjour.

Två organ.

Plötsligt ringde man från regionssjukhuset i Örebro.-Kunde jag snabbt flyga två njurar, en skulle lämnas för vidare byte till en väntande patient på Sahlgrenska i Göteborg och den andra skulle till Universitetskliniken i Århus på Jylland. Då för tiden fanns ett krav att tiden från en njures avlägsnande i donatorn intill dess den var inopererad i mottagaren inte fick överstiga sex timmar. -Vi kommer om en timme blev svaret! (avståndet mellan Örebro och Norrköping var cirka 11 mil). Som vanligt var det bråttom så jag förberedde direkta rutter, till Torshälla utanför Göteborg via Visingsö i Vättern och därefter via ön Anholt till Århus, som då var en kombinerad militär och civil flygplats. Efter exakt en timme kom en specialbil med påslaget blåljus och ur bagaget plockar föraren fram två vita plastspann till bredden fyllda med is och någonstans därnere i varje hink låg en njure.

Blodprover.

Ur bröstfickan tog han dessutom fram två provrör med blod, - ett rör skall följa med varje njure var hans sluthälsning. Eftersom de ju var svalast framme i nosutrymmet satte jag plastspannen där, stängde luckan och såg till att jag snabbt kom iväg. Man hade från trafikledningen alltid specialbehandling då man per radio kallade sig t ex för " Ambulans 225" ! I höjd med Jönköping anropades jag på vår speciella radiofrekvens. - Vi har instruktioner från Sahlgrenska att du måste lämna högernjuren här och vänsternjuren i Århus, det är mycket viktigt ! - Men, svarade jag, de båda hinkarna står framme i nosutrymmet och jag

kommer inte åt dem, plus att jag vill minnas att de helt saknade märkning på locken. Efter ytterligare några minuter kommer en läkare in på radiofrekvensen. Han börjar prata om urinledare, njurbäcken, njurbark, tilledande blodkärl och frånledande blodkärl, samt en massa annat i hög grad anatomiskt och okänt för en enkel pilot. - Så bara ta upp njurarna ur isen så ser du vilken som är höger- respektive vänsternjure, det är inte alls svårt !

Lös problemet !

Men nu blev jag tvungen att säga stopp ! Det där befattar jag mig inte med, finnes t ex ingen smittorisk ?, Nej jag har nu 20 minuter kvar till landning, ni får skicka ut en läkare som löser problemet. När jag passerade den korsande vägen norr om bana 22 på gamla Torslanda såg jag en polisbil med blåljus komma i hög fart, den körde ända fram till flygplanets nos, en vitklädd man slet ut de båda hinkarna, rotade i isen och tog strax med sig den ena. Efter mindre än 10 minuter var jag i luften igen på väg mot Danmark, men där gick det betydligt snabbare med överlämnandet, vilket skedde till männen i en brandbil som med sirenerna påslagna snabbt lämnade flygplatsområdet. De båda provrören med blod i bröstfickan på uniformen var jag faktiskt att i hastigheten på väg att totalt glömma bort och detta på båda landningsplatserna !

Ulf Wiberg.