



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

MEDDELELSER

FRA FALCK & ZONEN

33. ÅRGANG

JANUAR 1969

NR. 1



Indbinding af „Meddelelser“

Traditionen tro indbindes MEDDELELSER fra 1968 gennem redaktionen. Prisen er ca. 15,- kr. pr. bind, og eksemplarer af bladet til indbinding bedes venligst – tydeligt forsynet med navn og station – indsendt til redaktionen senest 15/2. Undgå venligst at skrive eller tegne i de eksemplarer, der skal indbindes. Stationerne kan som hidtil få indbundet et eksemplar til vagtstuen gratis.

INDHOLD:

	Side
Informationen bliver endnu bedre	3
Udrykningsgøgl	4
Direktøren har ordet	5
Byggesager	6
VIDEBÆK – en foregangsby i en vågen kommune	6
Nyt materiel	10
Redningsfalcken II af Aarhus	10
Fra og til stationerne	11
Jul i Julby	12
Personalialia	12
Månedens replik	14
Påhængssprøjten	15

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund
Redaktion: Preben Kjær, HD (ansvarshavende redaktør)
Jan Assentorp (redaktionens sekretær)
Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, 1593 V.

Oplag: 4500 eksemplarer.
Tilsluttet Dansk Personalebladsforening.

Informationen bliver endnu bedre

Den storm, der for få år siden var omkring korpsets påståede manglende information til ansatte, synes heldigvis at have lagt sig. Sandt at sige var der også ting, der trængte til at blive rettet, men at vi på det sidste ikke ligefrem er blevet kritiseret for manglende information har ikke fået os til at lægge os til ro under den dyne, som det synes så svært at sparke til.

Vi har længe i forbindelse med bladet her syslet med to ting. Den første var et ønske om en mere gensidig debat i bladets spalter. Et ønske om at få synspunkter frem fra medarbejdere, der ikke havde møderet til virksomhedskonferencer eller beklædte større lederstillinger. Dette ønske prøver vi nu at råde bod på ved at oprette en lille rubrik „Månedens replik“, der skulle stå mere åben for debat end gængse læserbrevkasser i personaleblade. Mere åben, fordi vi har udtænkt et system, hvor tilidsmændene er involveret.

Det andet ønske har været en kortere produktionstid for „Meddelelser“, gerne kombineret med en mere hyppig og – hvad der var et ønske fra vor læser-

undersøgelse – fastsat udsendelse. Vi har samtidig haft det indtryk, at bladets sideantal til tider kunne blive lige lovlig voldsomt for læserne. Endnu er der dog ingen der har påvist dårligere ægteskabelige forhold, fordi for megen tid gik med læsning af „Meddelelser“, men alligevel. De mange sider skyldtes, at der hver anden måned var så meget stof, vi fandt relevant; og så kom der gennem bladets fem ugers produktionstid noget aktuelt til, således at vi hver gang endte med et lille opslagsværk.

Takket være imødekommenhed fra alle Falck-selskaber vil **MEDDELELSER** derfor fremover være *månedssblad*, der efter en tre ugers produktionstid vil udkomme i slutningen af hver måned. Redaktionen vil slutte den 1. i hver måned, og på den måde skulle vi blandt andet kunne nå at være nogenlunde up to date med personalia og andre aktuelle ting.

Vi har samtidig givet nogle sider en „ansigtsløftning“ for at forøge læselysten, og vi håber De synes vore bestræbelser er et skridt i den rigtige retning. **GOD LÆSELYST.** *Redaktionen.*

UDRYKNINGSGØGL

- der sker noget i HILLERØD

En række festlige indslag vil forhøje stemningen i de forskellige uger. De populære gardere: Helsingørgården, Værlosegården og Roskildegården kommer og spiller. Hillerød Brandvæsen og Falck-Zonen kører gennem Hillerød med blinkende lanterner og tudende udrykningshorn. Og lige

En rigtig hyggejul med hylende ambulancer

Man tror simpelthen, det er løgn! Men i Hillerød har man altså fundet på at holde jul på en ganske særegen facon, hvis forskellige ejendommelige programpunkter fremgår af en lokal annonce, der først opfordrer til at opleve en rigtig hyggelig provinsjul'. Og så får man at vide, at:

En række festlige indslag vil forhøje stemningen i de forskellige uger. De populære gardere: Helsingørgården, Værlosegården og Roskildegården kommer og spiller. Hillerød Brandvæsen og Falck-Zonen kører gennem Hillerød med blinkende

lanterner og tudende udrykningshorn. Og lige før jul daler den luftbårne julemand ned i helikopter, og Danske Livregiments Musikkorps modtager ham med klingende toner'.

Det er just ikke ligefrem Nøddebo Præstegård. Og hvordan mon alle, der har sorgelige minder i forbindelse med ambulancer og brandbiler vil tage julestemningen' rent bortset fra de bilister, der -- som lov og ret jo byder -- bliver nødt til at holde tilbage for de hylende ambulancer?

Og så slutter annoncen minsandten: *Oplev en hyggejul i Hillerød!*

Hvis dagbladet „Information“s forargelse den 19. december over vor station i Hillerød's medvirken i byens julearrangementer var bygget på vel-dokumenterede beretninger, ville vi have givet bladets skribenter ret. En hygge-jul med hylende ambulancer og brandkøretøjer kunne vel næppe have højnet niveauet for merkantile forsøg på at skabe julestemning. Og hvis man ovenikøbet havde kunnet formå redningskorpset til at forsyne de blå roterende lygter med julestjerner, for ikke at tale om nisseredder og guirlander i kranvognene måtte selv „Santa Claus“ i Grønland se en alvorlig konkurrent på det danske marked.

Imidlertid var „Information“ forkert på den. Før man skrev så smukt og udgydte sin moralske galde havde man ikke gjort sig den ulejlighed at ringe redningskorpset eller brandvæsenet op for at høre om det nu virkelig kunne være sandt.

Det reelle forhold var, at vi havde lovet at bistå i et optog med et par vog-

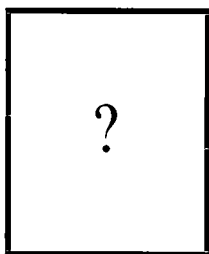
ne, ganske som til fagenes fest rundt om i landet – uden udrykningshorn og andre „stemningsfremkaldende“ midler.

Hvornår foretages udrykningskørsel

Imidlertid må vi hellere slutte denne beretning med at omtale den principielle stilling i sager som denne. I medfør af Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 271 af 28. august 1964 § 2 „*kan udrykningskørsel kun finde sted, når det er påtrængende nødvendigt af hensyn til politimæssige opgaver, ildebrand, personredning eller afværgelse af omfattende materiel skade*“.

Undtagelsesvis kan der være tilfælde, hvor filmsoptagelser eller øvelser med en direkte brand- eller redningsopgave gør udrykningskørsel ønskelig. I så fald sker det *kun efter politiets udtrykkelige tilladelse*.

Således må redningskorpsets stationer ikke medvirke i tilfælde af udrykningskørsel til fordel for julearrangementer, ved indflytninger på nye stationer eller andre små „julelege“.



DIREKTØREN HAR ORDET

Hvad er nu det! Er direktionen ikke tit nok blevet afbildet og refereret i „Meddelelser“? Selv på det sidste er „Falcken“ begyndt. Skal vi nu have mere af den slags?

Både ja og nej. Denne rubrik vil stå åben for nogle kommenterende udtalelser til aktuelle begivenheder, stedfundne ændringer eller væsentlige perspektiver indenfor redningskorpset – frem-

sat efter tur af korpsets direktører i de forskellige aktieselskaber.

Naturligvis vil de samme direktører som hidtil give impulser til emner, der behandles i bladets andre spalter, blot er forskellen den, at denne spalte vil indeholde pågældende direktørers egne ord, medens de øvrige sider indeholder artikler, der er skrevet eller redigeret af bladets redaktion, der så i enkelte principielle tilfælde får godkendt manuskriptet hos en af fællesforbundet udpeget direk-

tør. Redaktionen har selv fundet på ideen med denne rubrik, fordi den forhåbentlig vil medvirke til en bedre forståelse og overensstemmelse mellem synspunkter hos direktion og medarbejdere. En af forudsætningerne for demokratisk samarbejde må nemlig være forståelse for hinandens synspunkter.

Vi håber på en god rubrik og starter i næste nummer. Om optagelse af eventuelle andre synspunkter til en i denne rubrik omhandlet sag henvises til „*Månedens replik*“.

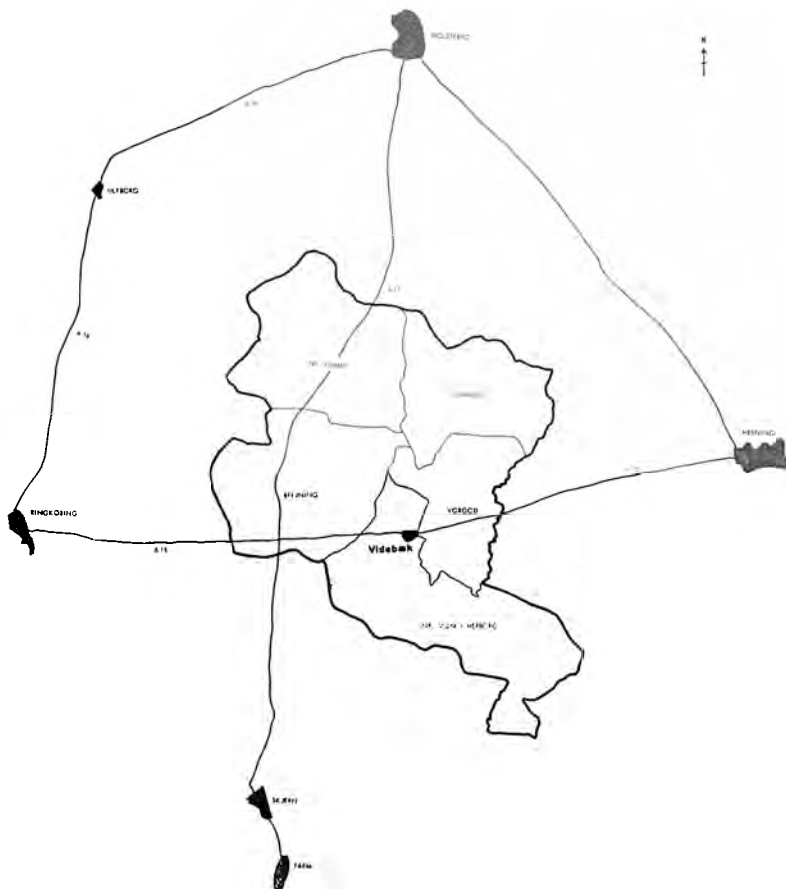


VIDEBÆK

en foregangsby i en vågen kommune

Omtrent midtvejs mellem *Herning* og *Ringkøbing* ligger stationsbyen *Videbæk* i *Nr. Vium-Herborg* kommune. Byen har ca. 2.300 indbyggere, kommunen ca. 5.000.

I 1927 blev der i Videbæk i forbindelse med *Zone-brandvagten* i *Skjern* (denne blev station i 1933) oprettet en såkaldt *By-Zone-brandvagt*. Denne har fungeret siden da med skiftende ledere



Som det ses af kortet er selv det tyndt befolkede område omkring Videbæk godt dækket af brand- og redningsstationer.

og forskellige placeringer, men stadig med den store slukningshjælp fra Skjern.

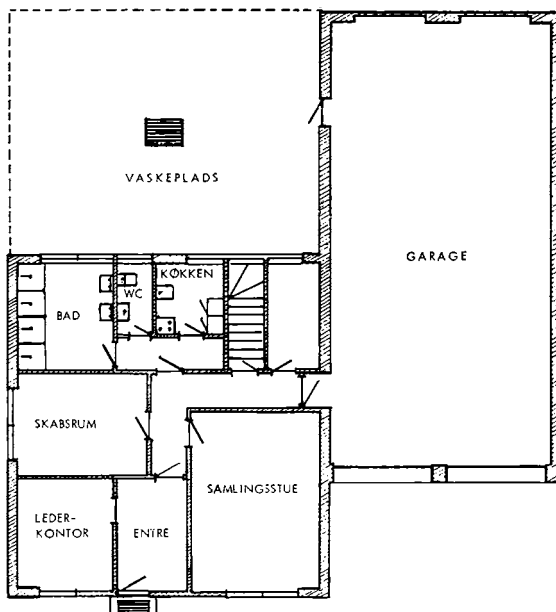
For 3-4 år siden meddelte justitsministeriet, at man anså, at udviklingen havde medført, at der skulle være et fuldt udbygget og selvstændigt brandvæsen i Videbæk. Dette skulle foruden Nr. Vium-Herborg kommune også dække kommunerne: *Brejning* og *Nr. Ommø* (FZ i Ringkøbing) samt de vestlige dele af *Timring* og *Vorgod* kom-

muner (Herning kommunale brandvæsen). Denne rokering var mest begrundet i køreafstandene, men også i, at der skulle skaffes det nye brandvæsen et nogenlunde rimeligt befolkningsunderlag. Området har ca. 11.000 indbyggere.

I tiden derefter drøftedes problemerne mellem myndighederne og kommunerne. Man undersøgte bl. a. mulighederne for at etablere kommunalt brandvæsen, evt. som et andelsbrandvæsen.

Øverst: Tegning af den nye Videbæk-brandvagt.

Nederste billede viser det både kønne og hensigtsmæssige bygningsværk.



Forhandlingerne resulterede i en forespørgsel til korpset, både om brandvæsenet alene og om en komplet brand- og redningsstation.

I samme periode forhandlede vi med De samvirkende Kommunalforeninger (tidligere Sognerådsforeninger) om det nye overenskomstsysteem. Resultatet heraf blev protokollatet af 22. maj 1967, og efter dette er korpset pligtig at etablere et brandvæsen i Videbæk indenfor normalbetalingen.

Planlægningen

Vi undersøgte også mulighederne for at etablere den komplette brand- og redningsstation, men måtte fastslå, at det årlige driftsunderskud ville blive ca. 350.000 kr. Derfor blev planerne henlagt indtil videre. Men der kan være grund til at citere en udtalelse af sognerådsformand *Niels Jensen*: „Vi me-



ner, at vi her på egnen bør have de samme muligheder for at få hjælp som i de øvrige, men tættere befolkede egne af landet, men vi kan da godt se, at korpset ikke kan bære dette store tab alene.“ Så mon ikke kommunerne vender tilbage til spørgsmålet, når problemerne i forbindelse med den nye kommunale struktur, herunder evt. støtte til tyndtbefolkede egne, er afklaret.

Bygningen

Aftalen medførte, at Nr. Vium-Herborg kommune påtog sig at opføre den nye brandstation, efter at man havde fundet en række „brugte“ lokaliteter uegnede. Bygningstjenesten fremkom med et skitseprojekt efter brandtjenestens anvisninger. På grundlag heraf har arkitekt *Jacob Kjær, Ølgod*, tegnet og detailprojekteret stationen sammen med rådgivende ingeniør *J. Lindhardt, Holstebro*. Håndværkerudgifterne er knap 160.000 kr., og den samlede anskaffelsesværdi incl. grund, kurstab og honorarer andrager ca. 230.000 kr. Korpsets husleje beregnes som 7 % af dette beløb, som man anser bliver ejendomsværdien.

Bygningens udseende og indretning fremgår af tegning og fotos. Alle, der har set den, finder, at den er både smuk og hensigtsmæssig, og håndværkerarbejdet er af meget fin kvalitet. Den kan ved en forholdsvis beskedent tilbygning,

nemlig 2 hvilerum mod nord og 2-3 garager mod syd, ændres til døgnvagt-bemandet station.

Vi var enige med sognerådet om, at en smuk og velindrettet brandstation var en nødvendig forudsætning for at fastholde brandmændenes interesse for arbejdet. Men ligeså vigtigt var naturligvis materiel og udrustning. Dette blev derfor også splinternyt og det mest moderne, der kunne fremskaffes.

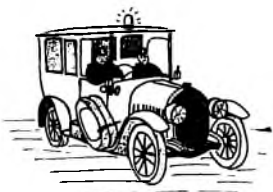
Således løstes opgaven i samarbejde mellem kommune og korpset – et eksempel til efterfølgelse andre steder, hvor man har lignende problemer.

Får kommunerne deres ønske om en komplet brand- og redningsstation opfyldt? Ja, mon ikke, for det er jo rimeligt, og før eller siden vil samfundet vel nok kunne acceptere at træde til, så de tyndt befolkede egne også på dette område stilles lige med de tæt befolkede.

Peter Straarup

Mandskabet i Vilebæk tæller brandvagtssleder Poul Rindum Westergaard og 16 veludrustede deltidsskæftede brandmænd.





NYT MATERIEL

Redningsfalcken II af Århus

Det stadigt stigende antal af ulykker med småbåde og andre lystfartøjer samt drukneulykker ved badestrande m. v. har medført, at korpset mange steder i landet har måttet udvide den maritime redningstjeneste. Den sidste og største udbygning af korpsets „flåde“ af redningsfartøjer i 1968 er foretaget af Århus A/S, der har indkøbt et nyt redningsfartøj, „Redningsfalcken II“.

Redningsfartøjet, der er bygget på Ejvinds Plasticjolle- og Bådeværft ved Svendborg, er fremstillet i glasfiberforstærket polyester. Det er en 30 fod redningsmotorbåd, der er udført efter værftets formmateriale for disse fartøjer med skrog, dæk og kahysfront støbt som en enhed. Vægten er 8,41 brutto-registertons.

I fartøjet er installeret en Volvo-Penta marinedieselmotor, type MD 70 A, der ved maximal effekt på 2500 o/m yder

140 HK. Topfarten er 10 knob el'er godt 18 kilometer i timen. Ved en hastighed af 8 knob kan „Redningsfalcken II“ operere i 20 timer på de 350 liter olie tanken rummer.

Det primære for Århus-stationen har været at få et virkeligt sødygtigt fartøj, der gør det muligt at operere i al slags vejr og således bistå Søværnets operative Kommando med eftersøgningsopgaver i Århusbugten, der er et yndet farvand for lystsejlere. Fartøjet er til-



lige udstyret med navigationsinstrumenter og -lys samt ekkolod. 16 medarbejdere på Århus-stationen gennemgår for tiden et navigationskursus.

Båden er fuldt overdækket, hvilket betyder bedre arbejdsforhold for mandskabet om bord. Der er installeret olie-fyr med fornødne tilslutninger og af-træk. De to „øjne“, der er monteret i fartøjets frontruder, er såkaldte ro-terende ruder med varmeelement, der hindrer tilfrosne ruder og iøvrigt til enhver tid sikrer et klart udsyn.

Selve lokaliteterne omfatter styrehus, kahyt og toilet. I kabytten er indrettet bårerum med ilt- og sugeaggregater, således at transport af forulykkede personer fuldt kan sidestilles med forholdene i en almindelig ambulance. Fartøjet kan således også benyttes til transport af syge eller tilskadekomne personer over længere afstande.

Brandsluknings- og bugseringsopgaver ligger også indenfor fartøjets ydelsesområde. Til brandslukning er installeret en Ruberg-vandkanon, der fødes af en Aster III frontpumpe. Til brug ved bugsering af andre fartøjer er en specialkrog monteret.

At fartøjet endvidere er forsynet med VHF radioanlæg med korpsets sædvanlige frekvenser samt redningsflåde o. l. er vel overflødigt at nævne. „Redningsfalcken II“ har kostet 145.000 kroner og må herefter betragtes som korpsets „flagskib“.

Allerede på nuværende tidspunkt ligger redningsfartøjet udrykningsklar ved søndre molearm i bassin 1 i Århus havn. Når mandskabet er færdiguddannet i foråret, vil Århus-stationen herefter være i stand til at klare sørednings- eller eftersøgningsopgaver, når som helst hjælpen måtte blive rekvireret.

Jul i Julby

På grund af en misforståelse i forbindelse med udsendelsen af sidste nummer af „Meddelelser“ fik en sjællandsk og de fynske stationer først bladet året efter det udkom.

Derfor blev indsendelsesfristen for „Meddelelser“s julekonkurrence forlænget, således at vi først kan bringe vinderne i næste nummer.

I forbindelse med nævnte fik vi fra et par meget kvikke hoveder i *Otterup på Fyn* følgende:

Mange har sikkert sendt løsning afsted, men os skal I ikke regne med.

Vi havde skam lyst til at delta'

i „gækken“

men fik bladet den 6. – ka' I se

komikken!!!

Fra og til stationerne

Traditioner kan være gode ting. Nytårsparader er traditioner og omtale af nytårsparader er tradition for „Meddelelser“.

I *Næstved* holdt direktør *Mogens Falck* nytårstalen. I *København* var det direktør *Jørgen Falck*. Direktør *Bødker* holdt nytårsparade i *Ålborg*, direktørerne *Andersson* i *Aarhus*, *Henry Jørgensen* i *Brædstrup* og *William Falck* holdt talen i *Odense*.

I *København* havde Personaleforeningens repræsentant fru *Trine Kaufmann* forsøgt at sætte lidt liv i traditionerne med flere ting. Først og fremmest var det navnkundige „*Falck hornorkester*“ – der til alles undren ikke havde en eneste medarbejder i korpset som musiker – udskiftet med en båndoptager, der havde den utvivlsomme fordel, at man ikke behøvede at klappe efter hvert nummer. „Vær Velkommen“ blev



Fra nytårsparaden i Næstved.

afsungnet med Trines lydelige røst i forgrunden og til slut holdt dir. Jørgen Falck en mere personlig tale, hvor han takkede kontorpersonalet for tålmodig-

hed og forståelse i forbindelse med de stedfundne omflytninger, og vagtmestrene for deres gå-på-mod trods øget kritik fra flere sider.

PERSONALIA

Vagtcentral Tåstrup/Glostrup.

Pr. 20. november f. å. kl. 14.00 koncentreredes telefonekspeditionerne på stationerne 1-57 Tåstrup og 1-73 Glostrup på den nyoprettede vagtcentral Tåstrup/Glostrup, der er

beliggende i Tåstrup. I forbindelse med sammenlægningen blev vagtmestrene **Flemming Hansen** og **Bent Behrndtz** forflyttet fra Glostrup til Tåstrup. Vagtcentralen er herefter normeret med 6 vagtmestre.

Vi bringer hermed en forsinket lykønskning til **stationsleder Mads Gundersen, Terndrup**, der af Foreningen til Dyrenes Beskyttelse er blevet **kåret til årets (1968) dyreven**. Mads Gundersen modtog tillige med en skoleelev fra Herlev en pengepræmie og en sølvpokal, der ved en højtidelighed i København blev overrakt af foreningens formand, lektor Hans Hvass.

DØDSFALD



Overassistent **Jens Thellefsen Urth,** Ålborg.

Kun 39 år gammel er overassistent **Jens Thellefsen Urth** afgået ved døden d. 3. januar. Jens Urth blev under en spadseretur i byen ramt af en blodprop og døde kort tid efter. Urth blev ansat på stationen i Ålborg i 1953 og blev i 1961 udnævnt til assistent. Udnævnelsen til overassistent fulgte i 1965. Jens Urth var meget af-

holdt både blandt kolleger og de mange mennesker han gennem arbejdet i korpset daglig var i forbindelse med. Han var en udpræget ledertype, der med en solid praktisk og teoretisk uddannelse i korpset forestod det daglige arbejde med stor dygtighed. Udrykningstjenesten i Ålborg har ved Jens Urths død lidt et stort tab. Jens Thellefsen Urth efterlader sig hustru og 4 børn. Vi vil ære hans minde.

Stationsleder Willy Berg Sørensen, Brørup.

Med sorg modtog vi meddelelse om stationsleder Willy Berg Sørensens død den 6. januar. Willy Berg Sørensen var på vej hjem fra et møde i Ribe, da døden indtraf. 32 år efter Berg Sørensens ansættelse kom denne bratte afslutning på en pionergerning, der har præget Brørup-stationens trivsel gennem 25 år. Willy Berg Sørensen startede som re-

serveredder i Ribe, blev siden fastansat og redder i Horsens, Vejle og igen i Ribe. I 1945 blev han udnævnt til stationsleder i Brørup. Kendetegnende for Berg Sørensen har været, at han altid har ledet stationen med den retfærdige og menneskelige forståelse, han var i besiddelse af, og trods et svækket helbred gennem de sidste år, fortsatte han standhaftigt stationsledergerningen med samme ildhu som tidligere. Han vil blive savnet af kolleger og

personale, der havde lært at sætte pris på hans retfærdige væsen. Vi vil ære hans minde.



UDNÆVNELSER

REDNINGSFØRER

På stationen i **Brædstrup** er redderne **Bent Jensen** og **P. M. Pedersen** udnævnt til redningsførere pr. 1. januar.

Redder **Tage Mølgaard Jensen** er med virkning fra 1. januar udnævnt til redningsfører på stationen i **Års**.

VAGTMESTER

Med virkning fra 1. januar er redder **Leif Larsen, Ballerup**, udnævnt til vagtmester.

På stationen i **Birkerød** er telefonist **Alex Johnsen** udnævnt til vagtmester pr. 1. december f. å.

STATIONSLEDER

Efter distriktsleder Harald Aagaards forflyttelse til „Sydhavsøerne“ er stillingen som stationsleder i **Køge** blevet besat med stationsleder **John Ambjørn, Sorø**.



Som følge af stationsleder John Ambjørns forflyttelse til Køge er stillingen som stationsleder i **Sorø** blevet besat med **assistent Torben Holm, Ringsted**. Tor-

ben Holm, der er handelsuddannet, blev ansat på station Gladsaxe i 1954 som telefonpasser og blev siden redder og vagtmester samme sted. I 1961 udnævntes Holm til assistent på stationen i **Rønne**, men blev kort efter sammenslutningen i 1963 forflyttet til **Ringsted**, hvor han har forrettet tjeneste indtil udnævnelsen til stationsleder. Holm har i en årrække været tillidsmand for assistentgruppen, og har bl. a. gennem dette arbejde fået grundig indsigt i de problemer, der kan være forbundet med en arbejdslederstilling. Torben Holm tiltrådte stillingen i **Sorø** pr. 1. januar.

ADMINISTRATION

I handelsafdelingen i **Århus** er kontorassistent **Frits Parly Andersen** med virkning fra 1. januar udnævnt til **overassistent**.



MÅNEDENS REPLIK

Også en nyskabelse. I denne rubrik vil vi efter aktualitet gå på jagt blandt medarbejdere i alle stillinger for at få lokket nogle udtalelser frem i anledning af en aktuel sag. For at tage et eksempel: Hvis nogle reddere i *Middelfart* finder, at alle vagtmestre har kartofler i munden vil vi, efter denne påstand er fremsat, gå til vagtmestrenes tillidsmand og interviewe ham for at få hans syn. Således vil vi ad denne vej medvirke til, at interne påstande af mere generel karakter ikke kommer til at stå alt for meget alene – dersom de må anses for væsentlige.

Det andet formål med „Månedens replik“ er et forsøg på at åbne en „*læserne har ordet*“-rubrik. Vi vil bare gøre det på en lidt speciel måde af hensyn til læsernes garanti for ikke at få misforstået deres indlæg eller få cencureret samme. Et indlæg kan enten sendes til bladet direkte, gennem stationsleder eller gennem tillidsmand. Vi har aftalt med de store faggrupper tillidsmænd, at de på vore vegne modtager indlæg til „Månedens replik“. Tillidsmanden videresender spørgsmål eller andre indlæg til redaktionen, og da indsendelsen derved opfylder rimelige krav til presseloven, behøver indlæggene *ikke at være forsynet med indsenders navn*, blot tillidsmanden har fået indlægget som navn-

givet. Vi vil efter bedste evne og pladsforhold forsøge at få besvaret stillede spørgsmål, eller kommenteret kritiske indlæg. Blot er vi nødt til af hensyn til plads og redaktion at forbeholde os ret til optagelse og/eller forkortelse af indlæg, men ikke-optagne indlæg vil (såvidt muligt) alligevel blive besvaret ved direkte svar til indsender, stationsleder eller tillidsmanden, der så videre-ekspereder svaret.

Altså: Har De noget på hjertet i korpset, så skriv til bladet direkte gennem stationsleder eller Deres fællestillidsmand, han vil ekspedere brevet videre – evt. uden navn – til redaktionen af „Månedens replik“.

Tillidsmænd (de store faggrupper):

Reddere under D.A.S.F.:

Redningsfører Johs. Hansen, Vejle.

Reddere under C.F.:

Redningsfører Bent Jensen, Gladsaxe.

Arbejdsledere:

Stationsleder E. Assentorp, Roskilde.

Akkvisitører:

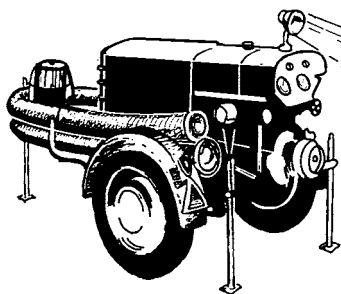
Akkvisitør Hans Bjerrum, Sønderborg.

HK-kontorfolk:

Overassistent Edwin Jensen, Københ.

Vagtmestre:

Vagtmester Poul Dich, Vesterbro.



PÅHÆNGSSPROJTEN

Bekendtgørelse vedrørende

Regler for tildeling af mavesårstillæg i De Danske Redningskorps

§ 1.

Mavesår er betegnelsen for gastrointestinale lidelser, der fremkommer under arbejde eller mangel på samme.

De i stk. 1 nævnte mavesår forårsager ofte overproduktion af den form for galde, der virker syrligt på omgivelserne.

Mavesårstillæg er betegnelsen for et statussymbol, der i medfør af gældende overenskomster forlods er indregnet i lønmodtagerens faste løn. Tillæg oppebæres ikke under ferier eller sygdom, der ikke refererer sig til den omhandlede lidelse.

§ 2.

Mavesårstillæg tildeles værdigt trængende efter et e.d.b.-system, der er udregnet på følgende grundlag og godkendt af tilsynet:

Abonnementsafgang ganges med ydelseskode 85, produktet divideres med kvartalsregningen fra telefonvæsenet. Resultatet tillægges den udleverede mængde af hæfteplaster i meter ÷ antallet af fejludskrevne abonnementsbeviser gange stationens lager af udgåede formularer. Summen tillægges endvidere MOMS og reduceres med antallet af udleverede morfinafpuller og tilbagesendte DSB-tæpper. Resultatet fradrages antallet af souschefer gange reddere med træsko.

§ 3.

Mavesårstillæg ydes uden den i § 2 nævnte udregning til følgende personer:

Stationsledere (med 4 reddere), der skal stille 6 mand til brand.

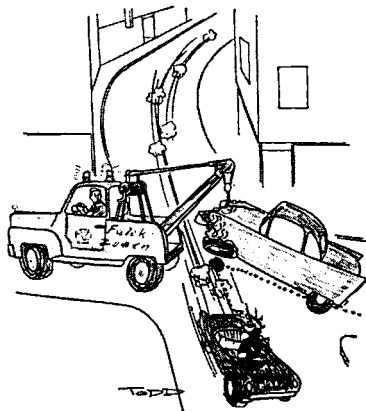
Reddernes fællestillidsmand dagen efter overenskomstforhandlingerne.

Vagtmestre, der ikke indtager måltider under telefonpasning.

Reddere, der p.g.r. af pladsmangel på stationerne må sove i ambulancerne.

Ham der fandt på at lave vagtcentraler og fællesalarmering.

Ledere, der vil så meget, men når så lidt. Akkvisitører uden kørekort, der lever af inkasso.



- Det må du undskylde søster. Du ku' jo ikke vide, at bundkarret var revnet...

Assistent **Anton Marinus Weisberg**, København, havde den 1. januar d. å. tjent redningskorpset i 50 år.



Fra det indre af
„Redningsfalcken II“ af Århus. ▶

MEDDELELSER

FRA FALCK & ZONEN

33. ÅRGANG

FEBRUAR 1969

NR. 2



Næste nummer af MEDDELELSER udkommer i forbindelse med **Falck på Fyn's** 50-års jubilæum den **1. april**.

INDHOLD:

	Side
Om konduite og abonnenter	19
Mogens Falck har ordet	20
Vi kan slet ikke undvære sengeambulancerne	23
Historien bag Cobra-loftet	26
Overinspektørmøde	28
Julekonkurrencen	30
FRA og TIL stationerne	31
Navigationkursus i Århus	31
Kunne de have været reddet?	32
Flyveulykke på Bornholm	34
Pulver og skum i Værløse	36
Storbrand afværget	38
Danmark rundt med Redningsskolen	40
Påhængssprøjten, ekstra	41
Breve udefra	42
En opfordring	44
Personalia	45
To kongelige belønningsmedaljer	46
Påhængssprøjten	47

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund
Redaktion: Preben Kjær, HD (ansvarshavende redaktør)
Jan Assentorp redaktionens sekretær
Bladets adresse: Falck-Huset, Politortorvet, 1593 Kbhvn. V.

Oplag: 4500 eksemplarer.
Tilsluttet Dansk Personalebladsforening.

Om konduite og abonnenter

Konduite er et af de mærkelige danske ord, enhver bruger til daglig, men kun de færreste egentlig tænker på betydningen af. Populært sagt kan man sige, at *den, der udviser konduite, udviser forstandig opførsel.*

En af vore mest erfarne redningsmænd har flere gange gjort sig til talsmand for, at der som slutbemærkning til ethvert cirkulære, til alle instrukser og andre givne bestemmelser burde stå, at der i øvrigt altid skulle handles efter konduite.

Det er rigtigt, når det er sagt, men modargumentet er lige så rigtigt: at handle efter konduite er at træffe individuelle afgørelser, og at træffe individuelle afgørelser vil f. eks. i korpset betyde, at behandle abonnenter m. fl. forskelligt fra station til station. En tanke, der normalt altid møder en del modstand.

Imidlertid kan man gå kompromis'ets vej. Vor personalehåndbog indeholder en udmærket sentens om, at *de, der ikke kan gøre, hvad de får ordre til, og de, der ikke kan gøre andet, begge er tåber.*

Helt konkret kan vi sige, at vore abonnementsbetingelser i utallige tilfælde giver anledning til situationer, hvor vagtstuepersonale og stationsledere må træffe afgørelser om, hvorvidt abonnementet dækker en opstået situation, og i hvor stort et omfang der skal ydes hjælp.

Til grund for sådanne afgørelser findes også en hel generel bestemmelse i personalehåndbogen, nemlig en omskrivning af afd. *direktør William Falcks* berømte ord, at *folk ikke ringer til os for at få nej, men fordi de er i en eller anden nødsituation, der skal afklares.*

Men de mennesker, William Falck talte om, synes ikke altid at være de samme, som nutidens abonnenter – hævder vagtmestrene i hvert fald. Nutidens abonnent *beder ikke om hjælp* – han *forlanger hjælp*. Og den situation er måske roden til en masse vrøvl til ingen verdens nytte. Abonnenten har fået at vide af korpsets egne medarbejdere – akkvisitørerne – hvad han har ret til, og denne ret forlanger han, når han er i nød. Det ville være mærkeligt, om ikke korpsets personale selv i det hjemlige f. eks. forlanger at få en vare, man har kontrakt på, leveret.

Hvis en abonnent føler sig dårligt behandlet, skaffer korpset sig mange uvenner og dermed mindre indtægter; vagtstuepersonalet føler sig forfulgt, når det får reprimander og klager til besvarelse, redderne får ganske unødige pålæg om på assistancedet at skaffe oplysninger, som i forvejen kendes på vagtstuen, og det går i sidste instans ud over de næste abonnenter, der skal hjælpes. Sidst – men ikke mindst – går de mindre tilfredse abonnenters, deres venners, families og arbejdskammeraters penge fra korpset, og så bliver der mindre at give af til overenskomstforhandlingerne – blandt andet til vagtmesterlønninger.

Derfor: Når De står på et assistancedsted eller modtager en melding: sæt Dem da i den nødstedtes uheldige situation og tænk på hvilket behov, der egentlig er for hjælp – **og handl derefter.**

Medmindre der er afvejet helt urimeligt fra de udsendte retningslinier vil ingen ansatte i korpset nogen sinde blive bebrejdet at have ydet hjælp, service, været venlig eller endog givet et smil.



Mogens Falck:

DIREKTØREN HAR ORDET

Vognparken bliver stadig bedre

Der har ofte været rettet kritik mod vogn-tjenestens politik med hensyn til indkøb af vogne. Det er især kritiseret, at der bliver indkøbt for få nye vogne, og at de vogne, der bliver anskaffet, er alt for forskellige.

For at imødegå kritikken lidt, kan jeg oplyse, at udgifterne til vedligeholdelse, reparationer og til benzin og olie har vist en faldende tendens de sidste 3-4 år, skønt der har været prisstigninger på reservedele, mekanikertimer og benzin og olie, og skønt vognene har tilbagelagt et stigende antal kilometer. Det skyldes selvfølgelig, at der er blevet indsat mange nye vogne, og kontoen for nye vogne er da også steget væsentligt i de seneste år. Herfra dog undtaget året 1968, hvor vi på grund af den almindelige stramning i pengepolitikken også måtte indskrænke indkøbet af nye køretøjer.

I omstående skema kan aflæses vognenes alder ved udgangen af 1964 og ved udgangen af 1968. Det ses, at gruppen „gamle vogne“ er blevet mindre på de fire år til trods for, at vognparken i samme tidsrum er blevet udvidet med næsten 50 køretøjer. Jeg er udmærket klar over, at vognenes alder ikke umiddelbart kan bruges som fulgyldigt bevis, fordi mange vogne, der

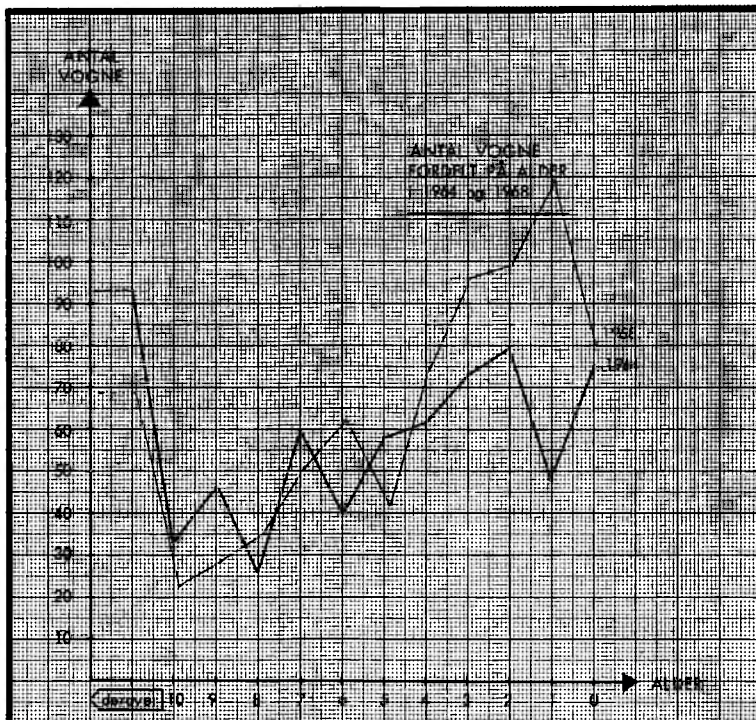
ikke er ret gamle i alder, er meget gamle i kørte km. Men det er dog et fingerpeg om, at det går i den rigtige retning.

Med hensyn til de forskellige vogn-typer er sagen jo den, at automobil-fabrikkerne skifter modeller næsten hvert år. Selv de mærker, der har ord for at være konstante i formgivning o.l., er i virkeligheden ikke særlig konstante. Der sker hele tiden små-ændringer af karrosseri m. v. Det betyder, at vi ofte må ændre på vognenes udformning, skønt det altså er det samme fabrikat, der er tale om.

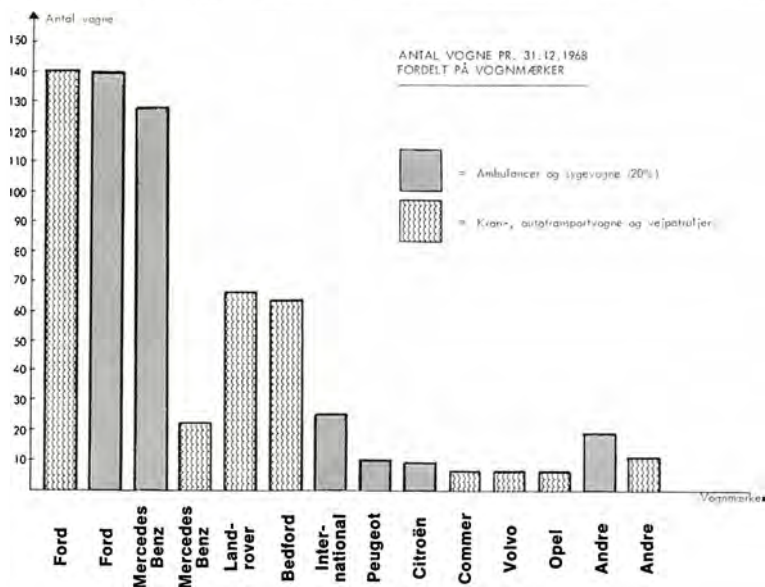
Nederst på s. 21 er et grafisk billede af vognparken i København. Ca. 66 % af samtlige vogne er fordelt på to fabrikater, *Ford* og *Mercedes*, og tages de to næste fabrikater med: *Landrover* og *Bedford*, bliver det i alt 86 % af vognparken.

Nu gælder denne opstilling jo kun Kø-benhavn A/S, og hvis man ser på samtlige Falck-aktieselskaber, er der større forskel på vognmærker og opbygning. Dette problem har vi netop debatteret på sidste direktionmøde, og *det blev på mødet besluttet at ensrette vognindkøbene for alle aktieselskaberne så meget som muligt.*

Antal vogne fordelt på alder i henholdsvis 1964 (sort) og 1968 (rød). Det ses tydeligt at vognparken i 1968 bestod af flere nye og færre gamle vogne end i 1964.



Vognparken pr. 31.12.1968 bestod af væsentlig færre forskellige vogntyper end de fleste egentlig troede. Dog skal siges, at der f. eks. inden for begrebet „Ford“ og „Mercedes“ findes flere forskellige årgange og modeller. Men trods alt udtryk for et bevidst forsøg fra korpsets side på at standardisere materiellet – uden at man derfor nægter at prøvekøre enkelt-eksemplarer af nye vogntyper.



Vogninspektion



Ja – jeg vil indrømme, det er kedeligt, at De ikke kan fejre vognens 25-års jubilæum om et halvt år, men den SKAL altså kasseres nu.

Til slut et lille hjertesuk!

Jeg gennemlæser hver dag de skadeanmeldelser, der fra København A/S's stationer bliver indsendt til vogntjenesten. Vi er gennemsnitligt involveret i 3–4 skader i døgnet – og det er i og for sig ikke et antal, der virker voldsomt stort på mig i betragtning af alle de assistancer, vi udfører; men når jeg sidder og betragter hver enkelt skadeanmeldelse, må jeg tilstå, at jeg ofte krummer tæerne af ærgrelse over den **tankeløshed**, der i alt for stor udstrækning præger mange af skaderne. – Til trods for, at vi har udsendt cirkulærer, f. eks. om start med startbatteri – modtager vi den ene skadeanmeldelse efter den anden, hvor akkumulatører er blevet sprængt – *fordi vor mand ikke har fulgt den i cirkulæret foreskrevne fremgangsmåde*. Vi forårsager også mange skader under selve kørslen, f. eks. ved at bakke ind i andre vogne o. l. Som forklaring skrives der som regel, at man ikke kunne se vedkommende vogn på grund af manglende udsyn. Dette er ingen undskyldning – *hvis man ikke har ordentlig orientering bagud, må man stå ud af vognen og sikre sig, at der er fri bane før man bakker*. **Ca. en trediedel af samtlige skader er skader, der kunne have været undgået ved omtanke og/eller omhu.**

Vi kan slet ikke undvære sengeambulancerne

Den 1. marts 1969 finder en sjælden begivenhed sted på **Bispebjerg Hospital** i København. Overlæge **Willy Dam**, der næppe behøver en nærmere præsentation for korpsets personale, kan fejre sit **25-års narkoselægejubilæum**.

Jubilæet er sjældent, fordi overlæge Willy Dam i 1944 var den første danske læge, der blev ansat som narkoselæge. I England kendte man dengang begrebet, men i Danmark var specialet bedøvelse og genoplivning ikke udviklet som speciale, men led i den almindelige læge- og sygeplejerskevirksomhed på hospitalerne.

Var overlæge Willy Dam den første narkoselæge i Danmark, var han også en af de første læger, der for alvor gik ind i den bredere undervisning af ambulancepersonale. Allerede i begyndelsen af 1950'erne finder vi Willy Dam som en effektivt procedør af genoplivningsregler for Falck-stationernes personale. I 1957 var Willy Dam deltager på det første svømmedykkerkursus i korpset, og siden har Willy Dam som lægekonsulent gjort et fortjenstfuldt arbejde i korpset.

I anledning af jubilæet har vi haft en lille samtale med overlæge **Willy Dam** og – ikke mindst i relation til andre offentliggjorte planer for fremtidig udvikling af det danske ambulancesystem – bedt ham om nogle udtalelser om det nuværende stade og de perspektiver, der åbner sig i fremtiden.

Problemer omkring sengeambulancerne

Red.: „Hvad er Deres syn på sengeambulancerne, ikke mindst i relation til de af professor *Mogens Andreassen* fremsatte synspunkter i et tidligere nummer af „Meddelelser“?

Dam: „Som forholdene er i dag kan vi under ingen omstændigheder undvære sengeambulancerne. De benyttes f. eks. til at transportere patienter, der får respiratorbehandling på et hospital til operation på et andet. Efter operationen køres de retur – sengeliggende i ambulance. Der kan undertiden også være forgiftningstilfælde, hvor patienten skal have kunstig respiration undervejs. Også andre tilfælde kræver, at der finder behandling med læge og sygeplejersker sted under transporten, så heller ikke i disse tilfælde kan vi undvære sengeambulancerne!“

OPERATIONSAMBULANCER

„I Mainz (Vesttyskland) har man f. eks. ambulancer med operationsbord. Den slags meget store ambulancer mener jeg i og for sig IKKE har deres berettigelse herhjemme – og for øvrigt heller ikke i Tyskland. Indgreb, der er nødvendige, kan lige så godt udføres uden disse enorme ambulancer. På autobanerne er de for langsomme og i bytrafik kan de ikke komme igennem.“

KONKLUSION

Overlæge Dams konklusion på denne del af vor samtale var, at sengeambulancer egentlig bør hedde *senge-sygevogne* og benyttes som sådan. De skal kunne sikre en glidende sygetransport gennem byen, men til ambulancebrug i byerne er de ikke egnede. På landevejene derimod er de udmærkede, for én sengeambulance fylder trods alt mindre end tre almindelige ambulancer.



Sengeambulancerne har reddet utallige situationer – ikke mindst takket være rutineret personale.

cer; og kapaciteten ved de multiple skader er den samme.

Dam: „Vi har så fortrinlige erfaringer med sengeambulancer. De har reddet utallige situationer. Flere gange har vi benyttet reddere og sengeambulancer til transport fra én hospitalsafdeling til en anden. Simpelthen fordi redderne er rutinerede og transporten behagelig.“

Læger til udrykning

Overlæge Dam fortsatte med at fortælle, at den gamle lægeordning på Hovedstationen med lægevagt på stationen var en god ting. Men da lægerne økonomisk fik det bedre og lægemangelen begyndte, var det urealistisk at fortsætte.

Dam: „I forbindelse med en fast aftale om læger til udrykning er jeg bange for, at vi opnår for lidt i forhold til det beredskab, der skal stilles på benene.“

Redderne kan uddannes, så læger ikke er nødvendige i ambulancerne.

Dam: „Den ideelle ordning ville være, at redderne på ulykkesstedet var i stand til at udføre funktioner i retning af at sikre den respiration og ventilation, som en læge kan i dag.

Det er IKKE umuligt at træne korpset op, så redderne er i stand til at sikre de to processer. Det er heller ikke utænkeligt at lære redderne, hvornår et hjerte skal defibrilleres og at udføre denne behandling uden lægehjælp på stedet, hvor de møder patienten.

Redderne skal være i stand til at foretage elektrokardiografisk undersøgelse, diagnosticere om der er brug for defibrillation og hvis da, udføre behandlingen.

Hvis ideen er rigtig, er der efter min mening ikke tvivl om, at vi sparer tid, som kommer patienten til gode. Jeg tror, jeg har ret. Jeg har undervist

reddere
unge læger
medicinske studerende
sygeplejersker

og det er IKKE mit indtryk, at det er redderne, der har vanskeligst ved at lære teknikken – både med hensyn til kunstig respiration og ekstern hjertemassage, tværtimod.“

Disciplinerede reddere

Dam: „Redderne i korpset har en anden værdifuld egenskab. De er disciplinerede. Når de har fået besked på at foretage en behandling på én bestemt måde, så fraviger de ikke en tøddel. Desuden har de den fordel, at de som tekniske folk har kondition til f. eks. længere tids hjertemassage. Denne kondition skabes i kraft af deres alsidige arbejde.“

Uddannelsen

Red.: „Det nuværende system med en centraliseret undervisning på Rednings-skolen, centraliseret hospitalspraktik og suppleringsundervisning på stationerne indebærer, at redderne bliver spredte og får hvert sit undervisningstidspunkt, er det hensigtsmæssigt?“

Dam: „Vi burde gøre mere ud af stationsundervisningen, således at vi kom på hver regionalstation mindst én gang om året, og foruden repetition havde mindst ét nyt emne på programmet, f. eks. en film, colourslides eller aktuelle billeder. Det er ikke min skyld, at vi ikke gør det.“

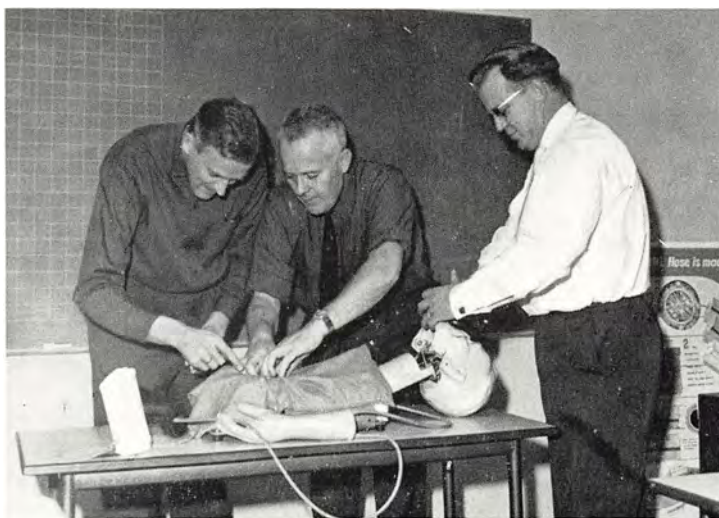
Dygtige reddere

Dam: „Redderne er voldsomt interesserede i deres arbejde, selv om de efter min mening ikke får den store løn. Interessen for arbejdet er sundt for de enkelte, og befolkningens respekt gav-

ner redderne og ansporer til en endnu større indsats. Korpsets arbejde kræver efter min mening en heldig kombination af tankevirkomhed og kropslig indsats.“

Helikoptere i fremtiden

Om sit syn på fremtidens ambulance-tjeneste sagde Willy Dam, at korpset efter hans mening burde medvirke til anskaffelsen af nogle små helikoptere til brug ved patienttransporter fra de store ulykkessteder til de fremtidige akutte modtageafdelinger, der kommer til at ligge med en radius af ca. 50 km. „Et samarbejde mellem politiet og redningskorpset må kunne resultere i sådanne indkøb. Helikopterne kan så benyttes i fællesskab, dels til patienttransport, dels til overvågningsopgaver og ikke mindst til at sikre en hurtig tilstedeværelse af politi og redningskorps på fremtidens ulykkessteder.“



Overlæge Willy Dam (i midten) er en afholdt lærer på Rednings-skolens patient-befordringskurser og ved de afholdte stationskurser.

Historien bag Cobra-loftet

Da Falck-Zonen udførte den lykkelige afslutning på en mangeårig skandalesag i dansk kunsthistorie

af Virtus Schade

Et mærkeligt stykke moderne kunsthistorie fandt for nylig sin afslutning – ved Falck-Zonens mellemkomst.

Det var det berømte *Cobra-loft* i den tidligere Kunstakademiets Arkitekters week-end hytte i *Bregnerød*, der af Falck-Zonens folk i løbet af tre januardage blev savet ned og forsigtigt transporteret til Nationalmuseets afdeling i *Brede*, hvor Nationalmuseets og Kunstmuseets konservatorer nu samarbejder om at sikre træværkets bevaring og sørge for, at farverne ikke skaller af. Lyngby-Tårnbæk kommunes borgmester, *Paul Fenneberg*, høster megen ros for sin indsats; det var ham, der betalte nedtagningen af loftet, der er kendt i kunstkredse verden over.

Bag disse tørre kendsgerninger ligger en forbløffende historie om forsømmelse, forglemelse og vanrøgt af et kunstværk, der både har kunstnerisk og kunsthistorisk betydning. Når direktør *Peter Straarup* har bedt mig om at redegøre for, hvad der egentlig skete, er det, fordi jeg var involveret i kampen for kunstværkets bevarelse – og fordi jeg, ved hjælp af den avis, hvor jeg til daglig skriver, *Berlingske Aftenavis*, var så heldig at bringe kampen til en lykkelig afslutning.

Ordet „Cobra“ betyder ikke slange, selv om kunstnerbevægelsen Cobra har slangen som sit tegn. „Cobra“ er et kunstord, skabt af forstavelserne i de tre hovedstæder *C*Openhague, *B*Ruxelles og *A*msterdam.

Kunstnere fra *Danmark, Belgien og Holland* grundlagde i 1948 denne be-



Redningsfolkene K. Opstrup Jørgensen og Bent Jensen fra Gladsaxe under den vanskelige redningsaktion med Cobra-loftet.

vægelse, der eksisterede til 1951, men hvis aktive medlemmer siden hen har opnået en sådan berømmelse, at Cobra-arbejdet har fået sin særlige plads i kunsthistorien. En række kunstnere arbejdede, på et stort set abstrakt formsprogs grundlag, mod en fri kunst, en ofte kollektivt tænkt og udført kunst, der havde rødder tilbage i naturfolkenes primitive kunst, i barnetegningernes rene farve og umiddelbare opfattelse, og i de sindssyges tit meget smukke og præcise tegninger og malerier. Blandt de danske medlemmer var i dag så fremtrædende folk som *Asger*

Jorn, Carl-Henning Pedersen og Henry Heerup, og fra Holland og Belgien deltog kunstnere som Karel Appel og Pierre Alechinsky, der i høj grad hører til toppen af den ny verdenskunst.

Skønt velkendte i mindre, særligt kunstinteresserede kredse, var disse kunstnere ikke på nogen måde de store navne, da de i 1949 åbnede den første Cobra-kongres i Danmark, og det var derfor vanskeligt for dem at få officiel støtte til kongressens arbejde. Weekend hytten blev stillet til kunsternes rådighed på betingelse af, at de dekorerede vægge og loft. Det gjorde de i fællesskab. *Carl-Henning Pedersen og Asger Jorn* malede hver sin væg, og loftets felter malede af de samme kunstnere samt svenskerne *Österlin* og *Hultén*, danskerne *Mogens Balle* og *Erling Jørgensen* og de franske *Edouard Jaguer* og *Christian Dotremont*. Samtidig med, at udsmykningen ude i verden opnåede berømmelse, fik den imidlertid lov at forfalde i Bregnerød. Kunstakademiet solgte den til en FDF-kreds uden betingelser om bevaring, og

FDF-kredsen lod da også straks de store vægmalerier (malet med gouache og tempera) vaske ned. De var noget medtaget af hærværk, og hærværket mod hytten blev værre og værre. Vind og vejr kunne uhindret begynde sit ødelæggelsesarbejde mod det, der var tilbage.

Den almindelige opfattelse var, at også loftet var gået tabt. Ved et besøg i hytten i 1962 erfarede jeg, at 35 kvadratmeter kunst af kendte kunstnere endnu var tilbage, og i en artikel gjorde jeg opmærksom på, at en redningsaktion var nødvendig. Fortsatte artikler i de følgende seks år kunne berette om fremadskridende hærværk og forfald, og i januar 1969 besluttede FDF-kredsen, der senere havde fået en kunstvenlig bestyrelse, som havde henvendt sig forgæves om hjælp til talrige institutioner, at sælge loftet til private købere, uden hensyn til, om disse ville bevare værket samlet, hvilket ville være næsten umuligt for en privatmand, eller „slagte“ det og sælge de værdifuldeste billeder – og eventuelt



Billedet giver et lille indtryk af størrelsen af loftsektionerne fra den gamle spejderhytte i Bregnerød. Motiverne var ganske farvestrålende.

kassere de øvrige. Men loftets værdi beroede netop på, at det var et stykke kunst, udført i fællesskab af disse kunstnere. Blev det slagtet, ville det miste sin virkelige værdi.

Og nu bliver den triste historie pludselig lykkelig igen. Ministerier, museer og fonds havde i årevis nægtet at støtte restaureringen og afslået at købe loftet. Det lykkedes mig at få loftet „på hånden“ i fjorten dage for 10.000 kr., en symbolsk sum, og i min avis tilbød jeg at videresælge det for nøjagtig samme beløb til museer, kommuner, fonds og institutioner. Min telefon stod ikke stille i de næste tre dage. Der blev ringet fra museer, fonds, et teater, Københavns Kommune, kunstforeninger, en kunstnergruppe – alle ville købe loftet og forpligte sig til at bevare det samlet. Alle samlede deres bestyrelser eller holdt telefonmøder – men borgmester Fenneberg afgjorde sagen på sit personlige ansvar. Derfor kom han og Lyngby-Tårnbæk Kommune først. Torsdag den 9. januar skrev jeg om sagen. Samme aften var udsmykningen solgt. Søndag så *direktør Straarup* og *ingeniør Andersen* på hytten og påtog sig opgaven, mandag så håndværkerne på stedet og tilrettelagde slagets gang, tirsdag begyndte arbejdet, og torsdag aften

var det nedtagne kunstværk i hus i Brede. Når denne artikel læses, er restaureringen allerede i fuld gang.

Når man tænker på det ufattelige sløseri, hvormed sagen gennem de mange år er blevet behandlet af alle de instanser, der har skullet tage stilling til den (for et år siden udtalte en kapacitet som konservator *Steen Bjarnhof*, at loftet kunne restaureres, hvis det skete omgående, men uden reaktion), er sluthistorien et eksempel på effektivitet. Jeg overværede nedtagningen og glædede mig over den pietet, hvormed de fire Falck-Zioner folk nedsavede de tunge og uhandy felter, og det engagement, der efterhånden opstod i dem ved konfrontationen med kunsten. En af dem sagde til mig, den morgen, arbejdet begyndte, at dette var en kunst, man kom til at synes om. Man skulle blot se lidt på den først. Han havde da set på den en time og syntes allerede om den. Da vi gik derfra den eftermiddag, diskuterede alle ivrigt og sagligt, hvad felterne forestillede, hvilken forskel der var mellem kunstnerne og så fremdeles.

Så lang og mærkelig en historie kan der altså ligge bag en tredages opgave på nedtagning af et bræddeloft.

Virtus Schade

Overinspektørmøde

Den 10.–12. januar var hotel Hvide Hus i Køge ramme om en ganske interessant sammenkomst i korpset. Som følge af noget med en ikke-udbetalt provision, vi ikke skal redegøre nærmere for her, havde overinspektører

og akkvisitionsledere fået tilsagn om et møde i mere lukseriøse omgivelser, hvor de selv kunne tilrettelægge programmet.

Lørdag den 11. stod abonnementsproblemer på dagsordenen, og det må er-



Fra overinspektørmødet. Fra venstre: Arne Kastrup, Peter Nielsen, Barlby, Wong, Lauritzen, Vejby, Svend Jensen, Bastrup, Nehammer, Rosenblad, Johnson, K. A. Rasmussen, Straarup og Børge Johansen. Yderst til højre skimtes Fjeldsted og Lindehammer.

På det lille billede ses Halvorsen, Lilballe, E. V. Larsen og Aagaard.



kendes, at diskussionen blev livlig. *Børge Johansen* indledte med at redegøre for forskellige grundlæggende ting, såsom kollektiv-abonnementsproblematikken, marketing og abonnenter med reduceret dækning m. v. *Peter Straarup* fortsatte med at foreslå en vandring over i nye fodspor med hensyn til abonnementsstegning, administration og reklame.

Og så var ordet frit. Vi har taget et par småideer og prøvet at analysere dem mere grundigt end normalt i et referat.

Ildslukkere til personvogne

En overinspektør efterlyste et større lager af de såkaldte PI-slukkere i de to handelsafdelinger. Baggrunden for forslaget er aktuel. Op til jul var efterspørgslen meget større end vor mulighed for at levere. Afdelingsleder *V. Skjoldborg, Århus*, svarer hertil, at der i den kommende tid vil blive forhandlet med fabrikken i Tyskland om et større lager – enten her eller dernede – men årsagen til, at det ikke er sket før, ligger i, at fabrikken har haft besvær med at tilfredsstille alle sine mar-

keder. (De handler også med andre end Falck i Danmark). Endvidere oplyses det, at der har været gjort forsøg med at udstationere lagre på stationerne og PI-slukkere i repræsentanternes biler, men disse forsøg var ikke så heldige. Stationerne klagede over at skulle holde regnskab og kontrol med lageret, og repræsentanternes prøveeksemplarer „forsvandt“ eller blev så skrammede efter nogen tids forløb, at de ikke egnede sig for demonstration og slet ikke kunne sælges.

Imidlertid arbejder såvel handelsafdelingerne som brandudvalget med at finde en tilfredsstillende løsning.

Flere redningsvogne

På overinspektørkonferencen blev det endvidere drøftet, at vor service over for virksomheder kunne trænge til bedre kår. Ellers må vi se i øjnene, at virksomhederne begynder at tage deres abonnementsforhold op til overvejelse. Det blev i den forbindelse fremhævet, at der på hver station – i hvert fald ikke-brandstation, der har mulighed for at stille mandskab til brandredning – burde være et universalkøretøj, en *redningsvogn*, der måske kan have udskifteligt udstyr, så den den ene gang f. eks. kan bruges til transport af en overkørt hund etc. og den anden til brandredning, for så på et helt tredje tidspunkt at kunne rykke ud som katastrofevogn til trafikulykker. Hertil svarer afdelingsleder *H. Lisborg, Vogn-tjenesten*:

Vi har i de seneste år udelukkende koncentreret os om at forny og forøge syge- og kranvognsparken. Dette har været så stor en økonomisk belastning for korpset, at der ikke på budgettet har været plads til ret mange køretøjer af anden art. Om der bliver plads til det i fremtiden afhænger således af, om vi kan nedskære investeringerne til syge- og kranvogne/transportvogne eller om budgettet kan forøges. Det første er der i 1969 ikke udsigt til, hvis standarden skal holdes og at budgettet kan forøges, tror jeg med de forestående lønforhandlinger i tankerne ikke meget på. På lidt længere sigt vil der dog nok kunne blive plads til anskaffelse af *et mindre antal køretøjer* af den skitserede art.

Kommunikation

Vor kommunikation – eller rettere,

mangel på samme – i form af blade og brochurer til abonnenterne fik også et lille skud for boven i Køge. Det må erkendes, at det kan være vanskeligt at få de abonnenter, der ikke bruger os hvert år, i tale, idet det eneste, de ser til korpset, er det årlige girokort. Brochuremateriale eller lignende til fast udsendelse over for nuværende og kommende abonnenter *vil blive drøftet intenst i den kommende tid.*

I øvrigt fremgik det af referentens udtalelser, at korpsets *PR-virksomhed* i fremtiden vil blive fortsat med nye media, især henvendt til børn og unge. Således vil der i løbet af kort tid komme en fornyet udgave af *Falck-spillet*, og der arbejdes med optagelsen af en *farvefilm om korpset* samtidig med, at en af vor tids mest anerkendte børnebogsforfattere syssler med ideen om en *børnebog om korpsets virke.*

Julekonkurrencen

Den rigtige
L Ø S N I N G

af "Meddelelser"s julekonkurrence

REDDERBETEGNELSE:	KØRER JULEAFTEN:	
AMBULANCE-redder	1 BRAND	2 SYGETRANSP.
BRAND-redder	1 AMBULANCE	2 VANDSKADE
KRAN-redder	1 AMBULANCE	2 BRAND
SYGETRANSPORT-redder	1 KRAN	2 VANDSKADE
VANDSKADE-redder	1 KRAN	2 SYGETRANSP.

Efter forskellige komplikationer, som omtalt i januar-nummeret, lykkedes det endelig at få foretaget udtrækningen af „Meddelelser"s julekonkurrence den 21. januar.

Udtrækningen blev foretaget af kontorassistent *Erna Hansen*, Ekspeditionen i Falck-Huset, under overværelse af bl. a. korpsets direktion samt vor eksterne revisors assistent, *Ib Bentzin*, der kontrollerede de udtrukne løsnings rigtighed.

De heldige vindere blev:

1. præmie: 1 autoslukker:

*Programmør Kjeld Lund,
EDB, Hellerup.*

2. præmie: et batteridrevet ur:

*Redder Jørn Sandgaard
Jensen, Helsingø.*

3. præmie: et tinkrus:

*Redder Preben Frederiksen,
Nysted.*

Fra udtrækningen af julekonkurrencen: Frk. Erna Hansen har lige trukket en vinder, direktørerne B. Johansen, Mogens og Jørgen Falck ser, hvem der var heldig og revisor Bentzien ser efter, at alt går rigtigt til.



FRA og TIL stationerne

Navigationkursus i Aarhus

Havneassistent K. Sørensen underviser de sødygtige Arhus-reddere i den svære kunst at færdes på det dybe vand og komme helskindet hjem igen.



Med anskaffelsen af den nye motorbåd „Redningsfalcken II“ har korpset bidraget til en effektivisering af søredningstjenesten i Århusbugten. Den nye motorbåd er – som omtalt i nr. 1/69 – udstyret med moderne navigationsinstrumenter, hvorfor korpset, forinden den ny båd for alvor indgik i udrykningstjenesten, arrangerede et navigationskursus for de 16 medarbejdere, der fremover skal betjene redningsfartøjet.

Kurset, der fandt sted i skolestuen på station Kystvejen i Århus, startede den 27. november. Undervisningen var overdraget havneassistenterne *K. Sørensen* og *B. Eriksen*, Århus havn, og

kurset løb over 15 undervisningsdage à 3 timer. Der afsluttedes med en prøve, hvorefter der udleveredes duelighedsbevis til eleverne. Kurset afsluttes i foråret, således at besætningerne er godt rustet, når sejlsport- og badesæsonen for alvor sætter ind.

Redningsinspektør *Eduard Christiansen*, der er „kaptajn“ for korpsets søredningstjeneste i Århus, udtaler i den forbindelse, at der egentligt ikke kræves noget certifikat til sejlads med dette fartøj, men at man har en moralsk forpligtelse overfor mandskabet, der skal kunne føre redningsfartøjet i al slags vejr.

Kunne de have været reddet?

Den 14. december skete på hovedvej A 13 ved *Sørup* i Vesthimmerland en alvorlig trafikulykke, der vakte en del opmærksomhed i presse og TV. To unge piger indebrændte i en personbil, med hvilken de af et bagved kørende lastvognstog var klemt op i en holdende lastvogn med grusspreder.

Vort mandskab fra *Ålborg* og *Års* var, da de ankom til stedet, ude af stand til at redde de indeklemte i levende live, fordi der ved sammenstødet var udbrudt brand i personvognen. Vi bringer her nogle af de erfaringer, som stationsleder *Johannes Harboe* fra *Års* har draget efter personligt at have deltaget i brandslukningen og redningsarbejdet på ulykkesstedet:

„Som en af de første redningsmænd, der ankom på ulykkesstedet – ca. 11 minutter efter alarmen – er det mit umiddelbare indtryk, at de to unge piger *kunne have været reddet*, såfremt de mennesker, der straks efter ulykken kom til stede, havde rådet over blot *to små 1 kg's pulverslukkere* og *samtidig havde vidst lidt om, hvad der skulle gøres*.

Begge fordøre var slået op ved sammenstødet, og vi kunne med sikkerhed



konstatere, at de to omkomne piger kun var fastklemte på den måde, at forsæderne var skubbet frem og klemte på benene. Ved vor ankomst påvirkede vi den mekanisme til at skubbe forsæder med, der sidder lige inden for døren, og straks fik vi så meget plads, at vi kunne fjerne de omkomne.

Jeg synes i øvrigt, at ulykken må *animere alle medarbejdere i korpset til at*

indberetninger om ulykker til *Redningsteknisk Institut*, at vi er i stand til generelt at fortælle andre mennesker end reddere, hvorledes man i praksis kan udføre redningsarbejde efter en trafikulykke.

Derfor foretog vi den 23. januar en henvendelse til *Danmarks Radio (TV)*, hvor vi på baggrund af den omtalte ulykke og Rørmarks erfaringsmateriale



Et af ulykkesofrene bæres ind i ambulancen. Stationsleder Johs. Harboe ses i baggrunden.

anskaffe sig en pulverslukker til privatvognen, og at vi samtidig iværksætter en effektiv propaganda for at få kunder og abonnenter til at anskaffe sig en sådan. Den kan jo også bruges til andre slukningsformål, f. eks. i sommerhuskolonier, campingpladser og i skove, hvor der færdes mange bilister. Vort initiativ ville måske på et senere tidspunkt medføre en lovændring, så ildslukkere blev obligatoriske i alle motor-køretøjer.“

Henvendelse til TV

Korpsinstruktør *Aage Rørmark* – der som bekendt har ledelsen af korpsets ambulanceuddannelse – bekræfter, at vi faktisk i dag har fået så mange sikre

tilbød at medvirke i en TV-udsendelse om tilskuers muligheder for praktisk redningsarbejde ved trafikulykker. Der er her hverken tale om „førstehjælp“ i ordets samarittermæssige betydning eller „bilens sikkerhedsudstyr“ i bilinspektørernes forstand, men noget „midt imellem“. Det kan være f. eks. demonstration af frigøring fra eller overskæring af sikkerhedsseler eller bedømmelse af patientens almentilstand og behov for i det hele taget at blive frigjort fra bilvraget.

Vi har intet hørt endnu fra TV om denne udsendelse, der sandsynligvis kun ville tage ½ times sendetid, men vi håber stadig på et positivt resultat.

Flyveulykke på Bornholm

Den 17. december styrtede et mindre fly ned i **Almindingen på Bornholm**. Forud for lokaliseringen af flyvraget var gået nogle timer, hvor ingen kendte flyets og de ombordværendes skæbne. Vi bringer en kort redningsberetning fra **stationsleder Erik Bech, Rønne** til **Redningsteknisk Institut**, idet vi især må notere de erfaringer med hensyn til direkte underretning af **fly-redningscentralen i Karup** i lignende tilfælde.

Melding og udrykning

Den 17. december kl. 17.53 indgik fra *Rønne Politi* melding til Falck-Zonenstationen, at et to-motors fly med to personer ombord var *set styrtet ned* vest for *Statens Kursusskole i Almindingen*. Nedstyrtningsstedet var *ikke* lokaliseret.

Der blev straks afsendt to ambulancer og én katastrofevogn med 6 reddere til Statens Kursusskole. Samtidig blev tre frivagter og stationsleder tilkaldt i deres hjem.

Kl. 18.20 fik stationen besked fra *Rønne Lufthavn*, at det drejede sig om fly OY-BKO med fire personer ombord. Der blev derfor afsendt endnu en ambulance til kursusskolen, og stationsleder Erik Bech tog med denne for at lede korpsets indsats på ulykkesstedet. Kl. 18.21 blev hovedstationen underrettet om den foreløbige indsats i henhold til korpsets cirkulære nr. 109.

Ulykkesstedet

Det egentlige ulykkessted kendtes ikke ved meldingens indløben og udrykningens afsendelse. Men fra Statens Kursusskole, hvor korpsets redningsmandskab mødtes med *Rønne Politi, Statskovvæsenets folk* og oberstløjtnant *Tønnes Wichmann, FLD 503*, blev iværksat en eftersøgning i den tætte skov. Station Rønnes katastrofevogn blev benyttet med lyskastere i området. Kl. 19.34 – netop som en eftersøgning med soldater fra Bornholms Værn var

planlagt – blev det meddelt, at flyet var fundet 300 meter vest for kursusskolen, og ambulancemandskabet kørte straks derned for at hjælpe med til at bjærge eventuelle overlevende.

På stedet kunne blot konstateres, at flyet var slået fuldstændigt til vrage, og at der ingen overlevende var. Vragrester måtte fjernes stykke for stykke, og kl. 21.30 var de omkomne frigjorte, og redningsarbejdet sluttede med kørsel til ligkapellet i Rønne.

ERFARINGER

I overensstemmelse med det udsendte cirkulære om fly- og søredningstjenesten blev hovedstationen *Vesterbro* underrettet, så snart noget konkret om ulykken forelå.

Station *Vesterbro* gav disse oplysninger videre til *Statens Luftfartsvæsen* i henhold til en gammel aftale. Imidlertid blev meldingen ændret en smule undervejs, således at luftfartsmyndighederne fik det indtryk, at korpset allerede kl. 18.30 havde *lokaliseret* det nedstyrtede fly. Det bevirkede bl. a., at en planlagt helikoptereftersøgning alene på dette grundlag blev aflyst.

Hverken stationen i Rønne eller Hovedstationen havde direkte kontakt med redningscentralen *RCC i Karup*, der har ansvaret for eftersøgnings- og redningsaktioner i forbindelse med nødstedte luftfartøjer, men stationen i Rønne havde gennem lufthavnen vished for, at dette var sket.

Den konkrete erfaring i denne sag er,

Efter at have frigjort de omkomne påbegyndes oprydningsarbejdet efter flystyrtet.



at korpsets enkelte stationer for at undgå misforståede meldinger i samråd med det lokale politi bør sørge for direkte underretning til *Karup*, såfremt en melding eller væsentlig ændring i forbindelse med en flyeftersøgningsopgave indgår.

Redningscentralen i Karup kaldes på tlf. (07) 12 29 44.

Underretning af station Vesterbro bibeholdes som hidtil, idet man også her i fremtiden vil være opmærksom på forholdet til RCC, Karup.

Stationen i Rønne modtog fra såvel lokal som luftfartsvæsenets side anerkendelse for god og præcis indsats i forbindelse med ulykken.

Dagen efter fly-ulykken kunne det først lade sig gøre at finde vragedelene fra den knuste lille flyvemaskine.



Pulver og skum i Værløse

I slutningen af året fik **stationsleder P. W. Christensen, Ballerup**, udvirket, at det storkøbenhavnske mandskab på korpsets brandstationer kunne holde øvelse i bekæmpelse af tankvognsbrande på Værløse Flyveplads. Øvelsen, der blev ledet af distriktsleder **Ivan Andersen**, gav usædvanlig mange erfaringer med hensyn til slukning med pulver og mellemskum, og vi bringer her **brandtjenestens** rapport fra de to øvelsesdage:

Øvelsens formål

Korpsets brandstationer i Storkøbenhavn holdt i slutningen af året en øvelse på flyvestation Værløse med slukning af store benzinbrande ved hjælp af 250 kg pulverslukkere og mellemskum.

Øvelsens formål var dels at afprøve vore 250 kg pulverslukkere og dels at prøve det nye mellemskum med TOTAL's letskumrør KR 2/75.

Flyvestationen havde velvilligt stillet øvelsesplads og brændstof til vor rådighed.

Til at deltage i øvelsen havde man inviteret stationernes vagtfrie mandskab samt brandinspektørerne i stationernes slukningsområde. Den første dag deltog 112 mand i øvelsen og den næste 110 mand.

Tankvognsbranden

Øvelsesledelsen havde så godt det lod sig gøre søgt at illudere en tankvognsbrand. I et lavt bassin på 150 m² var anbragt to tanke med et rumindhold på 8 m³. Tankene var anbragt på nogle tønder, der skulle illudere hjulene på tankvognen.

Ved hver øvelse blev hældt 12-1400 liter benzin i bassinet og ca. 400 liter i tankene. Når hele fladen var antændt, fik den lov til at brænde i ét minut, før slukningen blev påbegyndt.

Pulverslukning

Begge dage blev øvelsen startet med slukning ved hjælp af 250 kg pulverslukkere. Den første dag varede slukningsindsatsen 1½ minut og næste dag ca. 3 minutter, før ilden blev slukket. Ved sidste øvelse genantændte tankene 8 gange, hvorefter der blev iværksat en køling med ét C-rør, og dette var tilstrækkeligt til at hindre flere genantændelser.

Ved første øvelse anvendtes der 2 stk. 250 kg + 1 stk. 12 kg slukkere. Næste dag blev brugt 3 stk. 250 kg pulverslukkere.



Stationsleder P. W. Christensen, Ballerup, i aktivitet i Værløse.

Pulver ikke tilstrækkeligt

De mange genantændelser viste, at det ikke er tilstrækkeligt at slukke med pulver, når branden omfatter stærkt opvarmede objekter. Her er det nødvendigt med en kraftig køling, idet pulveret ikke sikrer mod genantændelse.

Pulverslukkerne har deres største betyngelse, hvor de kan indsættes hurtigt efter en antændelse. Med andre ord som sikring, hvor der arbejdes med brandfarlige væsker o. lign. F. eks. anvendes de i stor udstrækning på flyvepladser, hvor man er klar til en øjeblikkelig indsats ved nød'andinger etc. Her kan slukningen med pulver give tilstrækkeligt til, at man kan redde piloten ud.

Pulverslukkerne afprøves én gang om året

En betingelse for et godt slukningsresultat er imidlertid, at pulverslukkerne virker perfekt. Dette forudsætter, at man mindst én gang om året omstyrter pulveret og får kontrolleret trykket på flaskerne.

Fra „tankvognsbranden“ i Værløse. Slukning med mellemiskum påbegyndes fra to sider.

Skumslukning

Anden del af øvelsen var slukning af det samme bål ved hjælp af mellemiskum. Der blev indsat 2 stk. af de nye KR 2/75 rør. I løbet af 45 sek. var hele fladen slukket, og efter yderligere 20 sek. var tanken slukket. Her var ikke tale om genantændelse.

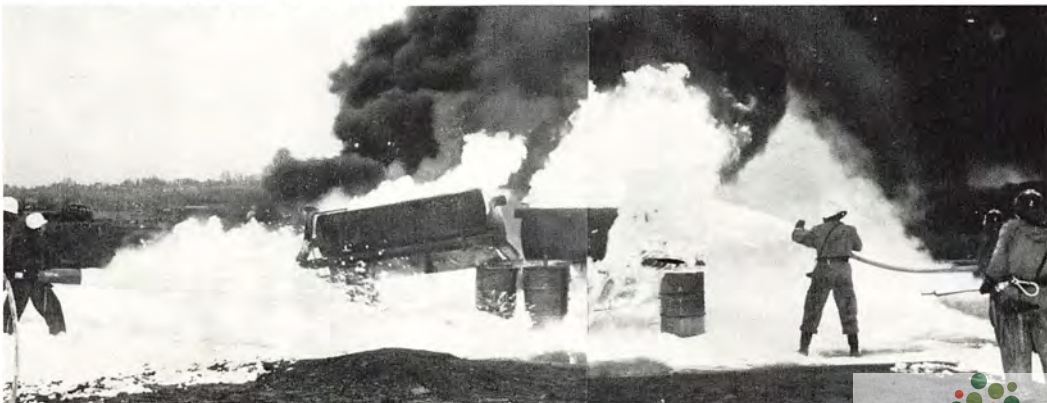
Der blev i alt anvendt ca. 35 liter skumvæske, og skumhøjden over bassinet var kun 15 cm.

Skumfordele og -ulemper

En stor fordel ved anvendelsen af skum er, at udlægningsteknikken er enkel og kendt af alle brandmænd, idet den ikke adskiller sig fra fremgangsmåden ved udlægning af tungt skum. Den eneste ulempe ved KR 2/75 rørene er den



En 250 kg pulverslukker skal efterprøves hvert år.





Et blik over branden og de mange interesserede redningsfolk, der for størstepartens vedkommende havde ofret deres fritid på at overvære øvelsen.

ringe kastelængde på ca. 6 meter. Denne ulempe viste sig på øvelsens anden dag, hvor strålevarmen var enorm. I så tilfælde bør brandmandskabet beskytte ansigt og hænder med beskyttelsesmaske, branddragtshætte og handsker.

Erfaringer

De to dages øvelser viste, at et bål, som det omtalte, er *meget let at slukke med mellemskum*, medens pulverslukningen kræver en øjeblikkelig indsats med en *fuldt funktionsdygtig pulver-slukker* af tilstrækkelig størrelse og betjent af et mandskab, der er fortrolig med teknikken i pulverslukning.

K. Byg

Storbrand afværget

Ved en faretruende brand på **A/S Hedehusene Teglværk** den 24. f. m. viste vor brandstation i **Tåstrup**, af hvilken stor betydning det – bl. a. for industrierne – er at være beliggende i en kommune med et effektivt og veludrustet brandvæsen. Sikker kun den omstændighed, at brandvæsenets slagkraft er stor og effektiv, gjorde, at en storbrand blev afværget.

Omkring kl. 23.30 udbrød der brand i noget udstrømmende olie fra et defekt føderør til en af fabrikkens store ovne. Branden havde tilsyneladende udviklet sig hurtigt, idet den brændende olie havde bredt sig over et forholdsvis stort område, og ved slukningsmandskabets ankomst var ilden brudt gennem taget på fabriksbygningen.

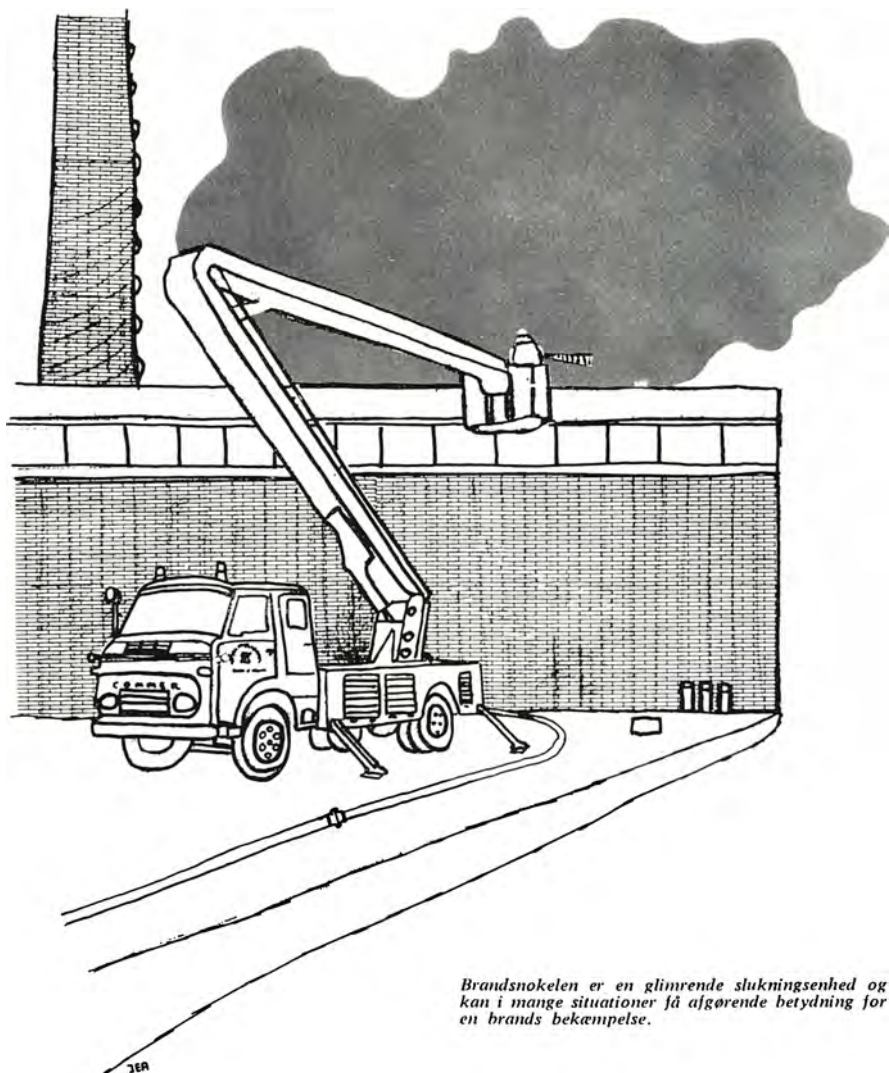
Alarmering og udrykning

Af alarmen til station *Tåstrup* fremgik det, at der var tale om en storbrand, hvorfor der afsendtes stor udrykning, bestående af automobilsprøjte M1,

vagtsprøjte M3 og slangetender T1 med påhængssprøjte P2. Samtidig med udrykningen blev alt brandmandskab ringet ud tillige med station *Roskilde*, der afsendte brandredningsvogn. Forinden ankomsten til brandstedet kunne flammerne over fabrikkens ses, og stationsleder *L. E. Andersen* gav ordre til yderligere af afsende automobilsprøjte M2 og brandsnorkel S1.

Slukningsarbejdet

Vandforsyningen blev hurtigt etableret ved kørende udlæg til fabrikkens branddam, der er beliggende ca. 200



Brandsnokelen er en glimrende slukningsenhed og kan i mange situationer få afgørende betydning for en brands bekæmpelse.

meter fra bandstedet. Branden blev bekæmpet dels med vand og dels med pulver og i løbet af kort tid var den ellers faretruende brand under kontrol.

EN EFFEKTIV SLUKNINGSENHED

Bemærkelsesværdigt ved slukningsind-

satsen var *brandsnokelens* effektivitet. Man må sige, at den indfrier de forventninger – man har stillet til den – på bedste måde. I dette tilfælde kunne tagbranden med stor præcision og med tilsvarende sikkerhed for mandskabet bekæmpes med snorkelens vandkanon. Det er hævet over enhver tvivl, at en

almindelig stige i dette tilfælde kunne muliggøre en tilsvarende indsats, idet snorkelen kunne svinges ind over fabriksbygningens flade tag og således komme ilden, der på dette tidspunkt havde gennembrændt taget over et område på ca. 50 m², på nært holdt.

PULVERSLUKNING

En bekræftelse af *brandtjenestens* konklusion om pulverslukning efter øvelsen på *Værløse flyveplads* (omtalt andet sted i bladet) kom til udtryk ved denne brand. Pulver er et glimrende slukningsmiddel, når bare det kan anvendes hurtigt efter antændelsen. I omhandlede tilfælde kunne oliebranden bekæmpes med *fire P12-slukkere* tillige med *lavtrykvandtåge*. Denne konstellation gav tilsyneladende ikke olien mulighed for genantændelse.

Personel og materiel

Allerede kl. 1.15 var ilden helt slukket og størstedelen af den fremmødte styrke, der bestod af:

TÅSTRUP

Materiel 2 automobilsprøjter
1 vagtsprøjte
1 brandsnorkel
1 slangetender
1 påhængssprøjte
Personel Brandinspektør
P. Gottschalck-Hansen
Stationsleder, 1 assistent
4 redningsførere og
24 reddere/brandmænd

ROSKILDE

Materiel 1 brandredningsvogn
Personel Stationsleder, 1 assistent
4 reddere
„Meddelelser“s referent

kunne returnere til de respektive stationer.

Sluttelig bør det nævnes, at det er en fryd for øjet at se den indsats, der *afslødes af et standardiseret og moderne slukningsmateriel*, selvfølgelig kombineret med et veluddannet mandskab.

Der er ingen tvivl om, at denne kombination også fremover vil redde store værdier fra at blive flammernes bytte.

jea

Danmark rundt med Redningsskolen

Fra instruktør Herman Wegeberg, Ørnegården, har vi modtaget:

I lighed med sidste år har Redningsskolen atter i efteråret 1968 afholdt ambulante kurser i „Redningstjeneste“, bedre kendt under navnet bjergning. Provinsturen omfattede 7 kurser à 1 uges varighed.

Disse kurser, der i øvrigt udelukkende omfatter bjergningsteori samt lidt færdselslære, har i 1968 været afholdt følgende steder:

Det første foregik i *Maribo* på den der-værende specialarbejderskole. Derefter gik turen videre til *Slagelse*, hvor specialarbejderskolen ligeledes dannede rammen om kurset.

Korpsets station i *Otterup* på Fyn „husede“ det 3. kursus. Stationen har jo som måske bekendt fået et udmærket lokale som skolestue i stationslederens tidligere lejlighed.

Videre gik turen til *Holstebro*, hvor undervisningen var henlagt til CF-går-



den „Særkær“, der gav undervisningen de bedst tænkelige forhold. Næste sted var *Ålborg*, hvor kurset også foregik på specialarbejderskolen.

Dernæst *Randers*, hvor det igen var en CF-gård – hos inspektør *R. Kløve*, der i øvrigt ydede en meget fin service over for såvel mandskab som instruktør under hele opholdet.

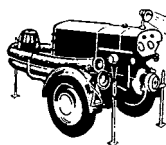
Afslutningen på turen foregik i *Århus*, hvorfra billedet er taget af *Århus Stiftstidende*. I *Århus* har man i øvrigt en god skolestue, der bliver jævnt godt benyttet, idet man afholder mange små interne kurser, der absolut er en meget stor fordel, bl. a. for at vedligeholde den uddannelse mandskabet får på *Redningsskolen* m. v.

Til slut vil jeg gerne til alle implicerede på turen tilføje:

Tak for god behandling undervejs!

H. Wegeberg

Wegebergs kursus i Silkeborg. Fra venstre: Hans Pedersen, Silkeborg, Århus-redderne Otto Hansen, Per Grindsted og Fin Sivertsen. Knælende: Wegeberg, Niels Nielsen, Skanderborg og John Fauriskov, Århus. Og fra vognen ud mod højre: Århus-redderne Elvin, Eriksen, Ole Tengstedt, John Nielsen, Hornslet og Vektor Sørensen fra Rønde.



Intelligensprøve

En mand kom ind på en restaurant, satte sig ned ved et bord og bestilte:

- 2 van Osten**
- 1 franskbrød m/ rullepølse**
- 1 engelsk bød**

Da det var leveret, betalte han det forlangte beløb til tjeneren, hvorefter denne udbrød:

Tak for det, hr. Falck-mand.
Hvorledes kunne tjeneren vide, at gæsten var ansat i korpset?

Svar på sidste side!



BREVE UDEFRA

Fra „UDVALGET VEDRØRENDE SKADEBEHANDLING I STORKØBENHAVN“ har vi modtaget:

Herved skal jeg på skadebehandlingsudvalgets vegne udtale min bedste tak for korpsets medvirken ved den nu afsluttende skadestueundersøgelse i Storkøbenhavn.

Det indsamlede materiale er nu overgivet til videre bearbejdelse i undersøgelsessekretariatet under medvirken af lægelig, statistisk og edb-mæssig sagskundskab, og skadebehandlingsudvalget vil formentlig i løbet af 1969 få forelagt det endelige resultat af undersøgelsen til brug ved udvalgets videre drøftelser og afgivelse af endelig betænkning om skadebehandlingen i Storkøbenhavn.

Der vil forhåbentlig blive lejlighed til derefter at få resultaterne publiceret i passende form, og spørgsmålet herom vil indgå i udvalgets overvejelser.

Med venlig hilsen

P. Boelskov

(direktør for Rigshospitalet,
formand for udvalget)

★

ÅLBORG BYRÅDS HOSPITALSUDVALG

har tilskrevet korpset:

I anledning af det forestående årsskifte vil vi samtidig med at sende de bedste ønsker for det nye år gerne benytte lejligheden til at bringe Dem og Deres medarbejdere en tak for godt samarbejde i årets løb, og især takke for den særlige indsats, der har været ydet i forbindelse med den gennem længere tid nødvendige indskrænkning af skadestuevirksomheden. Vi er ganske klar over, at denne periode, der først afsluttedes pr. 1. november 1968, også for redningskorpset har budt på vanskeligheder, men

det er dog samtidig vor absolutte opfattelse, at den særlige opgave er blevet løst på særdeles udmærket måde.

Med venlig hilsen

Tagne Due *E. Lundbye Christensen*

★

Til

Direktionen for Falcks Redningskorps

Jeg vil gerne med dette brev rette en tak til „Falck-Zonen“ og en særlig tak til station *Sundbyøster*, Amager Strandvej, for en mandfolkeindsats, der blev udført mod mig og mine passagerer søndag aften kl. 23.30, hvor vi efter en sejltur på 8½ time gennem Faxe- og Køge-Bugt i vindstyrke 7 gik på grund ud for ovennævnte station. Vi sejlede i en 25-fods halvtoverbygget motorbåd og var tre ombord, deraf var den ene en pige.

Da det var klart vejr og man kunne se fra land, at vi var i vanskeligheder, mødte ganske uopfordret to reddere for at tilbyde deres hjælp. Det var *Kenneth Simonsen* og *John Spuur*. Først hjalp de mine to venner tørskoet i land, derefter trak de, ved hjælp af en talje til en badebro, båden fri af grunden, så jeg kunne fortsætte vores afbrudte rejse fra *Rudkøbing* til *Sundby Sejlforening*, godt 1000 meter længere fremme. Både mine passagerer og jeg selv blev på stationen opvartet med varm kaffe og fik igen varmen i kroppen.

Jeg ville påskønne mandskabets indsats, men de ville intet modtage som belønning, så jeg vil gennem dette brev rette en tak til Falck-Zonen og til mandskabet på *Sundbyøster* for dets måde at behandle folk i nød på, tak.

Ærbødigst
Jørgen E. Hansen

Til FALCKS hovedstation:



En hyldest til Jer, i hverdagens helte, med alle gode ønsker om et godt og lykkebringende nytår 1969, for Jer alle. Med en stab af mandfolk som Jer, der i hverdagen rask springer nødlidende til hjælp, kan vi godt lide at bo her i Danmark.

Hjertelig hilsen,

Birthe & Jørgen Falbrink



*PS
ja, jeg blev
også skuffet !!!*

*

Hr. vagtmester Michaelsen,
Station Vesterbro

Vi beder korpset modtage vor hjerteligste tak, fordi det igen i år så beredvilligt

hjalp os med transporten af de sværest handicappede spastiske børn til vor julefest den 29. december.

Det er en stor beroligelse for os at vide disse børn bragt sikkert frem og tilbage fra denne fest, som de jo glæder sig så meget til.

Med de venligste hilsener

Foreningen for spastisk lammede børn
p. k. v.

Svend Lindstrøm

*

De Danske Redningskorps Falck & Zonen
Ejby

FYN

Vedr.: navkapsel

Vi takker for Deres brev og tilsendte hjul-kapsel, som De efter vor henvendelse fandt på motorvejen ved Ejby den 14. januar.

Må vi benytte lejligheden til at takke Dem for den tjeneste, De har vist os. Det er en fornøjelse at konstatere, at man får så god en service hos Falck, også når man ringer om ting, der ikke direkte hører ind under de ydelser, man kan forvente under et normalt abonnement.

Selve kapslen er en ret værdifuld sag, idet disse skal hjemføres fra Amerika, og ventetiden derfor også ville have været ca. 3 mdr., inden en ny kunne fremskaffes. Derfor var dette så meget lettere.

Med venlig hilsen

Aktieselskabet

NØRRESUNDBY TØMMERHANDEL

K. O. Jensen

*

Jeg vil hermed gerne sige chaufførerne fra Falck stationen **Høstvej i Lyngby** tak for god hjælp både på trappen og i elevatoren på amtssygehuset. De var altid så høflige og flinke. Man står jo aldrig så godt med et kunstigt ben i glat føre, før man rigtig får lært at gå. Med tak for optagelse fra min hustru og mig

Carl Jensen

Buddingevej 7, 2., B. tv.
2800 Lyngby.

★ Fra Læser til Læser ★

En tak til Falck-redderne

En køretur ud i den eventyrlige hvide naturskønhed med lysklar himmel. Af og til sol i de yndigste pastelfarver. Vi nød skovene. Vi kørte igennem granerne og al vækst var overdryssat af sne. Det idéelle jule- og nytårsvej. Dejligt at se efter den lange tid i mørke og tåge. Men pludselig var vi inde i alvoren og færdselen på landevejene. Hvor mange tænker på følgerne af for stærk kørsel, og overhaling. Jo, Falck-redderne gør det. Og hvad præsterer disse trænede mænd ikke i hjælpsomhed på alle disse veje. Er der nogen, der tænker på det?

Jeg kom ind på et felt, der var ukendt for mig, fik et indblik af Falck-reddernes, dybt alvorlige arbejde. Roligt og støt, hurtigt og resolut arbejdende. Først gælder det

om at få mennesker ud af bilerne og få dem i ambulancen, blive kørt til sygehusene. Det materielle bag-

efter. Alle de meddelelser om ulykker, hvor Falck-redderne skal ud. Jeg var meget rystet ved at opleve alt dette. Gid alle bilkørende altid ville have de alvorlige følger af letsindighed i tankerne, køre forsigtigt og sætte farten ned. Efter statistikken dræbes gennemsnitligt tre mennesker ved færdselsulykker dagligt, og det er alt for mange.

Falck-redderne, disse stærke mænd, fortjener al ære for deres indsats på landevejene, og de arbejder 20 timer i døgnet. Hvem gør det ellers?

Et godt og velsignet nytår, sendes disse mænd.

Margrethe Eskebjerg

Frederiksborg Amts Avis, den 5/1-1969

En opfordring

Da vi i 1947 – i en kritisk situation – efter aftale med daværende direktor for Seruminstitutet, dr. med. *Jeppe Ørskov*, startede og udbyggede Blod-donorkorpset, havde jeg ikke tænkt mig, at jeg selv skulle blive afhængig af donorindsatsen.

Da jeg nu tærer på Rigshospitalets Blodbank, og behovet er stærkt stigende, og det overalt kniber med at skaffe det nødvendige blod, kan jeg ikke lade være med at gentage den dengang udtrykte henstilling (hvis nogle endnu ikke er donorer) om, at *alle inden for korpset tilslutter sig det donorkorps, der bedst måtte passe vedkommende og regelmæssigt afgiver blod.*

Det er af den største betydning og vil i mange tilfælde redde menneskeliv.

Med venlig hilsen

E. J. Wibolt

PERSONALIA

En tak!

Da det er mig umuligt at skrive til hver enkelt, beder jeg herved alle, der efter min pludselige hospitalsindlæggelse har glædet

mig ved besøg, gaver, blomster og hilsener, modtage min hjertelige tak. Jeg har følt en deltagelse så overvældende og følt den så ægte og hjerte-

varm, at den har betydet overordentlig meget for mig.

De venligste hilsener

E. J. Wibolt

DØDSFALD

Vagtmester Poul Mølgaard Iversen, Vejle

Fra Vejle-stationen har vi modtaget følgende mindeord:

Det var med oprigtig sorg, at vi den 11. januar om aftenen på stationen i Vejle fik meddelelse om, at vagtmester P. Mølgaard Iversen pludselig var død i toget på vej til Hillerød.

Meddelelsen kom som et chok for alle, som kendte Mølgaard Iversen, da ingen havde anelse om, at den muntre og stærke vagtmester fejlede noget. I det daglige var Nold, som han almindeligvis kaldtes, kendt for sit gode humør og lune, og disse egenskaber blandet med en usædvanlig ro og ligevægt gjorde, at han var den ideelle vagtmester, der havde særdeles god sans for kundebetjeningens betydning og samtidig forstod at omgås andre medarbejdere på stationen på en god måde.

I 23 år havde denne gode medarbejder været ansat



ved station Vejle, først som redder og siden 1961 som vagtmester.

Alt for tidligt – i en alder af 47 år – måtte vi tage afsked med ham. Vi er klar over, at Nold i særlig grad vil blive savnet af sin kone og deres to drenge, der nu mangler ham i deres daglige tilværelse.

Vi på stationen i Vejle håber for dem, at de i fællesskab må komme godt igennem fremtiden. Vi tror, at vi har det tilfælles, at vi har mange gode minder om vagtmester Poul Mølgaard Iversen.

Station Vejle i januar 1969.

UDNÆVNELSER

REDNINGSFØRER

På stationen i Haslev er redder *Jørgen Marcher* udnævnt til redningsfører pr. 1. februar.

Redder *Bruno Achton* er med virkning fra 1. februar udnævnt til redningsfører på station *Tåstrup*.

VAGTMESTER

Med virkning fra den 20. januar er redder *Jens Jørgen Nielsen Kirkeby, Vejle*, udnævnt til vagtmester på station *Vejle*.

På vagtcentral *Vesterbro* er redderne *Knud Møller Petersen* og *Ib Bach* udnævnt til vagtmestre med virkning fra 1. februar.

ADMINISTRATION

Den 31. januar er kontorelev *Alice Wedderkopp*, datter af redningsfører i Hillerød med samme efternavn, blevet udlært. Alice Wedderkopp, der selvfølgelig har været „Falckfan“ i mange år, startede i rapportafdelingen i Falck-Huset i København. Året efter kom hun i revisionsafdelingen, og den sidste del af læretiden har hun helliget bogholderiet, hvor hun fortsat vil være beskæftiget. Vi iler til med at bringe et – omend forsinket – til lykke.

I hulkortafdelingen i København er kontorassistent *Gurli Jensen* med virkning fra 1. februar udnævnt til overassistent.



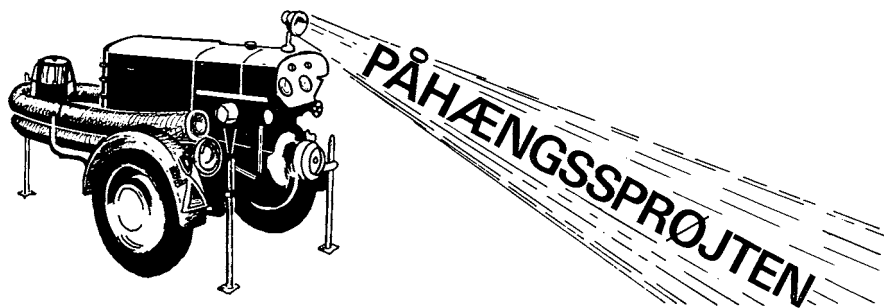
Den nyudlærte elev, Alice Wedderkopp.

To kongelige belønningsmedaljer

To af korpsets største pionerer, redningsfører JENS ALFRED PERSSON og assistent ANTON WEISBERG, der begge har været korpssansatte i 50 år, er efter indstilling blevet tildelt HANS MAJESTÆT KONGENS BELØNNINGSMEDALJE I SØLV.

Den kongelige nådesbevisning er blevet givet på grund af lang og tro tjeneste, og den ære, der herved er vist både Persson og Weisberg, er så afgjort fortjent. Begge pionerer, der nu er henholdsvis 78 og 72 år, er stadig aktive i korpsets tjeneste.

Medaljerne blev overrakt af direktionen ved en højtidelighed i Falck-Huset i midten af februar måned.



Hørt i et af de mange udvalg

Den eneste grund til, at de TI BUD er så klart formulerede, er, at man ikke har haft et udvalg af sagkyndige til at arbejde med dem.

★

Falck klarer alt

„Jeg havde fået et nyt korset, som jeg havde en del besvær med at få spændt, hvorfor jeg bad min mand hjælpe mig. Uden at vi i vor iver tænkte derpå, stod vores lille dreng, dengang 3 år, og så til, og han har åbenbart syntes, at det så håbløst ud, for han udbrød med et lille suk:

A trower Falck ka!



Nogle dage i forvejen havde han set dem trække et stort vognlæs op af en kanal.
Fra „Alt for damerne“

Svar til de, der ikke klarede intelligensprøven:

Han var i uniform ...

hø-hø.

Han vaskede også altid vognene så pænt

... Den nye rengøringsleder på fabrikken hedder N. N. Han har i de sidste år været ansat hos Falck-Zonen, og det er vor overbevisning, at han både teknisk og menneskeligt kan løse den forestående opgave på bedste måde ...

Fra et andet personaleblad

ERA beder os meddele ...

at *reduceret dækning* ikke er en rationel form for brandredning, og at man i Hellerup også hjælper, selv om abonnenterne ikke er kørt over sygekassegrænsen på ferieturen.



De må sandelig køre om Nørrebrogade – min passager skal af der, og han har ikke til sporsvognsbilletten ...

Lånt fra Fuchels tegning i „Apropos“, Politiken

Overlæge Willy Dam, Bispebjerg Hospital fejrer den 1. marts sit 25-års narkoselæge-jubilæum.



Forside: Fra en øvelse i bekæmpelse af tankvognsbrænde på Værløse Flyveplads. Der slukkes med pulver. ►

MEDDELELSER

33. årgang

nr. 3

1. april 1969



FALCK FYN FEMTI



Den 1. april er det 50 år siden, redningskorpsset oprettede stationen i Odense. Denne begivenhed har vi ment at burde markere ved i dette nummer af vort personaleblad udelukkende at beskæftige os med den fynske del af korpsets virksomhed.

INDHOLD

	Side
Redningskorps på Fyn i et halvt århundrede	51
En aldeles pragtfuld chef	65
Jantelovens bud huer os ikke	69
Falck på Fyn virker godt	72
Fup og fakta om Falck på Fyn	73

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund
Falck-Huset, Polititorvet, 1593 V.

Redaktion: Børge G. Johansen
Preben Kjær (ansvh.)
Jan Assentorp

Redningskorps på Fyn i et halvt århundrede

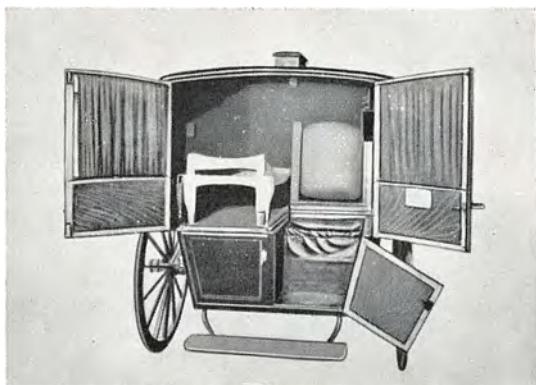


Udrykning fra Odense-stationen, anno 1919.

1919 – det år, vi den 1. april etablerede os i Odense, var et grumt år. Verden led under virkningerne af den verdenskrig, som ebbede ud i slutningen af 1918 og havde kostet 10 millioner mennesker livet og 20 millioner helbredet. I Tyskland var der generalstrejke. Landet stod over for bankerot, og i mange af storbyerne herskede hungersnøden. 1919 var året, da *Rosa Luxemburg* og *Karl Liebknecht* blev myrdet, krigen i Rusland mellem de røde og hvide styrker fortsattes, og de uheldige fredsforsøghandler i *Versailles* indledtes. Heller ikke her i landet stod det særlig godt til. De politiske forhold var ustabile. Den radikale regering *Zahle* sad på et meget spinkelt flertal i folketinget og var i mindretal i landstinget, og man kunne ane optakten til påskekrisen, der

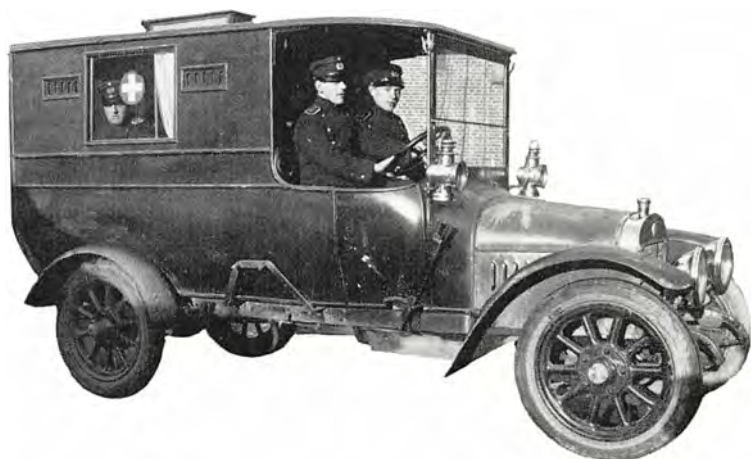
opstod året efter. Der var voldsom uro på arbejdsmarkedet, og en stor havnearbejderstrejke skadede landbrugseksporten.

Midt under disse store begivenheder var det forståeligt, at etableringen af en redningsstation i Odense ikke vakte nogen synderlig opmærksomhed. Selv folk, som ikke begreb ret meget af beretningerne om de store hændelser, havde nok med at diskutere de små ulykker. Amtslæge *Thal-Jantzen* berettede i *Fyns Tidende* om 58 nye tilfælde af den spanske syge, prisen for kaffe steg til 80 øre pr. halvpund, og for et 4-kg rugbrød var den sat op til 56 øre. Marskandiser *Larsen* i *Nedergade* gjorde en prisværdig indsats ved at tilbyde folk kvalitetsbørnesko for 7 kr. pr. par,



En del af Steffen Mairs ambulance-materiel. Til venstre en hestetrukket sygevoan, der dog ikke blev benyttet efter Falcks overtagelse den 1. april 1919.

Nederst en ambulance af mærket THRIGE, model 1917. I Falcks vogn-park blev den benævnt vogn 2.



og Odense-barbererne besluttede at holde åbent til kl. 22 om lørdagen. Til disse lokale nyheder, som fik åbningen af en redningsstation til at blegne, føjede sig en officiel meddelelse fra politimesteren om, at hver bil i byen senest den 5. april skulle være forsynet med en nummerplade, som man selv skulle lave og anbringe på et iøjnefaldende sted på bilen. Hvis bilen var stor – og det var den, hvis den vejede 700 kg – skulle den foruden have et mørkeblåt

kryds på nummerpladen.

I København havde politiet netop fået sin første udrykningsbil, kaldet „badekarret“.

Kun indirekte kunne man af en artikel i *Fyens Stiftstidende* i dagene omkring den 1. april 1919 slutte, at der eksisterede et redningskorps, idet avisen på grundlag af et sindsoprivende telegram fra København i stor opsætning fortalte om et biluheld i Gentoft, hvorunder en læge var kommet til skade. Denne



Konsul Th. Andersen



Direktør Chr. Dæhnfeldt



Greve Ahlefeldt-Laurvig-Lehn

ganske enestående begivenhed blev udførligt omtalt med angivelse af nummeret på bilens forsikringspolice! Vor station i København havde bragt lægen på sygehus og transporteret bilen til en smed. Og samtidig begyndte vi i al stilfærdighed at virke i Odense.

Sophus Falck havde siden 1906 haft den tanke, at hans redningskorps skulle være andet og mere end en københavnsk foreteelse. Han så for sig, at der kunne oprettes stationer landet over, og Odense var selvsagt et af de første steder, der måtte følge efter København. Han gjorde nogle ihærdige forsøg i 1912 og 1913, men det var svært at vække den fornødne interesse, og selv rådede *Sophus Falck* ikke over nogen kapital af betydning. Da krigen så udbrød, satte den en stopper for hans plan, og først i 1918 kunne han gå i gang igen, selv om der nok ville gå nogen tid, inden virkningerne af verdenskrigen fortabte sig.

I 1918 bød der sig pludselig en chance. Sygehuset i Odense havde siden 1912 haft en kontrakt med en vognmand ved navn *Steffen Mair* om kørsel af patienter til sygehuset. *Steffen Mair* ville gerne frigøres fra denne kontrakt, og det havde *Sophus Falck* fået nys om. Han tog til Odense, og efter en samtale med både vognmanden og sy-

gehuset blev der opnået enighed om, at *Falck* kunne overtage kontrakten. *Mair* ville have 35.000 kr. for sin forretning, og det var mange penge dengang. Man tør formode, at *Sophus Falck* ikke havde dem med i lommen. Han havde imidlertid noget andet. Han havde kontakt med et par kendte odenseanere, direktør *Chr. Dæhnfeldt* og konsul *Th.*

Overdirektør Sophus Falck



Andersen, og med dem i ryggen skulle det nok være muligt at skabe den fornødne tillid og grobund på Fyn. Dæhnfeldt var en klog mand. Han kunne godt se, at der var noget fornuftigt i tanken om et redningskorps, men han syntes ikke, man alene skulle satse på Odense. Han hviskede Sophus Falck i øret, at det nok ikke ville være nogen skade til, om han fik en kendt fynbo uden for Odense til også at interessere sig for sagen. Faktisk foreslog han *Grev Ahlefeldt-Laurvig-Lehn* til Hvidkilde, og forslaget viste sig at være godt.

Inden udgangen af 1918 afsluttedes handelen med vognmand Mair. Overtagelsen aftaltes til den 1. april 1919. Med virkning fra overtagelsesdagen fik Sophus Falck samtidig truffet en af-

tale med sygehuset om patientbefordringen. Denne aftale har praktisk taget været gældende siden, naturligvis med visse ændringer i tidens løb, så dens 50-årige beståen kan man altså også fejre nu.

Med erhvervelsen af Mairs sygekørselsforretning og aftalen med sygehuset var der skabt et vist grundlag for korpsets etablering i Odense. Men når man betænker, at antallet af kørsler blev anslået til 1200 om året, og betalingen for en sygetur inden for Odense bys område skulle ydes med 2 kr. 50 øre, kan man hurtigt regne ud, at det økonomiske grundlag ikke kunne nå meget op over 4000 kr. om året indbefattet kørslerne fra omegnskommunerne, der betaltes lidt højere. Der måtte anden og mere aktivitet til, hvis



Odense-stationen, anno 1919. Den del af bygningen med flagstang rummede Røde Kors' skadestue. Mellembygningen var indrettet til vagtlokaler. Til højre udrykningshallen.



Den efter datidens forhold meget moderne udrykningshal i Odense. Kassen øverst til højre kunne sænkes ned på en fladvogn og på få minutter ændre denne fra autotransport- til redningsvogn. En idé som moderne vognmænd er ved at tage op igen.

stationen økonomisk skulle kunne rende rundt, selv om det må erkendes, at mandskabslønnen var beskedent og vagttiden betydelig længere end i dag. Det var ikke nok at få en kontrakt om sygekørsel og overtage et par sygevo-gne. Man skulle også have et sted at være. Men heldigvis forholdt det sig sådan, at *Odense Brandvæsen* skulle udvides og flyttes til en nyindrettet brandstation på slottet. Derved blev det gamle sprøjtehus på Klostervej ledigt, og kommunen var villig til at sælge ejendommen for 33.000 kr. Det er næppe urealistisk at antage, at kontakten med Dæhnfeldt, Th. Andersen og grev Ahlefeldt virkede, for kommunen viste sig fra sin pæneste side og tilbød at lade købesummen blive stående som en prioritet i ejendommen.

I begyndelsen af 1919 begyndte man så at udbedre og udbygge ejendommen, så der kunne blive en anstændig stationsbygning ud af det. Den skulle til at begynde med rumme 4 biler og et mandskab på 7 sjæle. Det kneb med at blive færdig – dermed skilte tiden sig ikke ud fra den, vi kender i dag – men man åbnede i hvert fald den 1. april, og den første melding indgik kl. 11.15! Foreløbig havde det været det københavnske redningskorps, som formelt havde stået for handelen med vognmand Mair og aftalen med sygehus og kommune. Meningen var imidlertid at oprette et selvstændigt fynsk redningskorps, men det var man først klar med den 4. juni 1919. Da blev stiftelsesoverenskomsten for Fyens Redningskorps A/S oprettet. Stifterne var naturligt nok

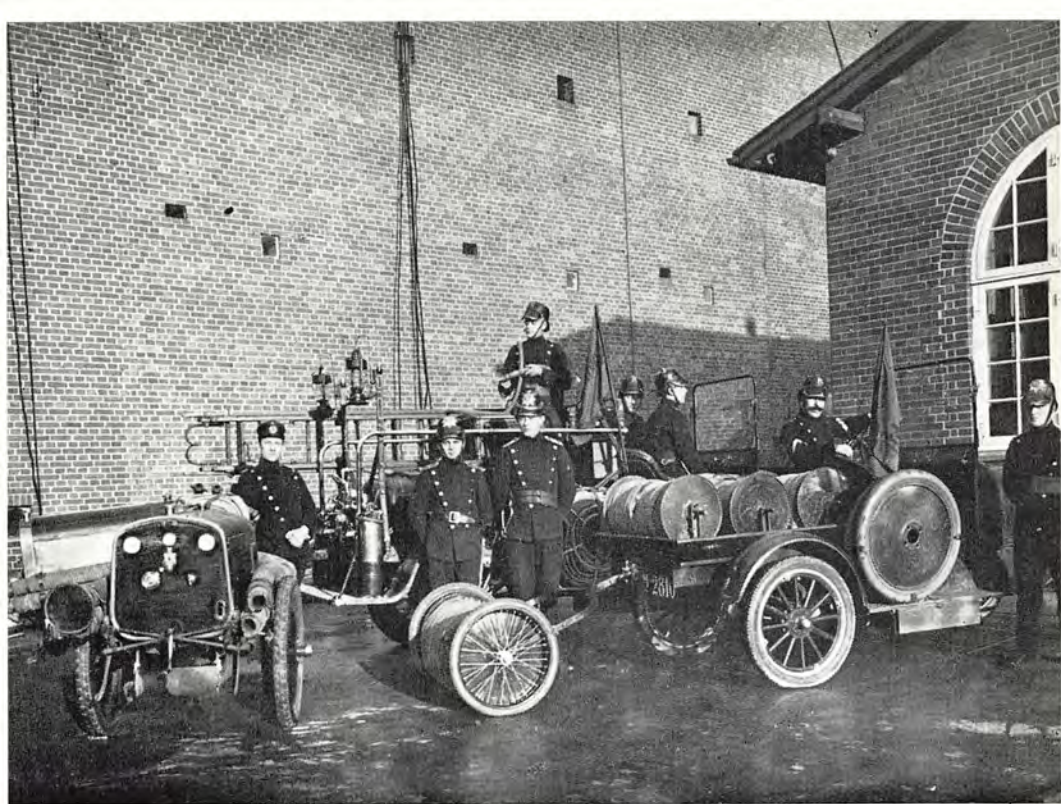


William Falck sen., som stationsleder i Odense.

Dæhnfeldt, Th. Andersen, grev Ahlefeldt og Sophus Falck, men hertil kom yderligere Sophus Falcks nære medarbejdere i København, overretssagfører *Falbe-Hansen* og grosserer *Kai Lippmann*. Dæhnfeldt blev det nye selskabs formand, Th. Andersen næstformand, og som direktør ansattes Sophus Falcks søn, *William Falck*. Aktiekapitalen skulle være på 150.000 kr., hvoraf stifterne havde indskudt 35.000 kr. svarende til den betaling, vognmand Mair havde fået. Resten af aktiekapitalen garanterede det københavnske redningskorps for.

Dæhnfeldt havde under sine samtaler med Sophus Falck pointeret, at Fyn var andet og mere end Odense, og da korpset var kommet i gang, var det nærliggende at kigge sig om på øen. At *Svendborg* måtte blive det første sigte siger sig selv, og i 1923 bød der sig tilmed en chance, som det nok var værd at følge op. Inden da var der imidlertid sket noget, som gav særlig anledning til at interessere sig for *Svendborg*. Men det er historien om dansk entreprisebrandvæsens fødsel, og den er lang. Da den er specielt knyttet til Fyn og i høj grad har været bestemmende for både det fynske rednings-

korps' udvikling og for korpsets brandvæsen i den øvrige del af landet, skal den dog fortælles, om end i al korthed. I anledning af en brand i *Lunde* den 21. februar 1921 kom det til en uoverensstemmelse mellem *Odense Brandvæsen* og *Landbygningernes Brandforsikring*, hvis lokale branddirektør var blevet utilfreds med afhængigheden af købstadsbrandvæsenet. Han kontaktede William Falck og foreslog ham at anskaffe en motorsprøjte, som kunne bruges på landet. Sophus Falck i København var med på ideen, og resultatet blev, at korpset købte et par franske sprøjter og meldte sig klar hos branddirektøren. Men det var jo i første række kommunerne, som skulle betale, og brandslukning var ikke netop det, der interesserede dem mest. Man var vant til, at det brændte, når det brændte, og ret mange penge forestillede man sig ikke at ofre på det alter. Vi kan springe besværlighederne over og komplimentere *Ubberud* kommune, der som den første accepterede en kontrakt med korpset om brandslukning. Derefter gik det lettere, og i løbet af 1921 og 1922 havde et betydeligt antal fynske kommuner tilsluttet sig det såkaldte entreprisebrandvæsen eller lettere udtrykt, *Falcks Brandvæsen*. Stationen i Odense kunne selvfølgelig kun dække et begrænset antal kommuner. Derfor oprettedes rundt på øen såkaldte brandvagter, der hver skulle passe en nærmere angivet zone. Deraf navnet zonebrandvagt. Det var godt nok ikke fuldtidsbeskæftigede folk, der blev engageret til brandvagterne, men det var det jo heller ikke hos de kommunale brandvæsener, bortset fra brandvæsenerne i København, Århus, Odense og Ålborg, og under alle omstændigheder var brandvagterne en bedre løsning end den, man havde haft.

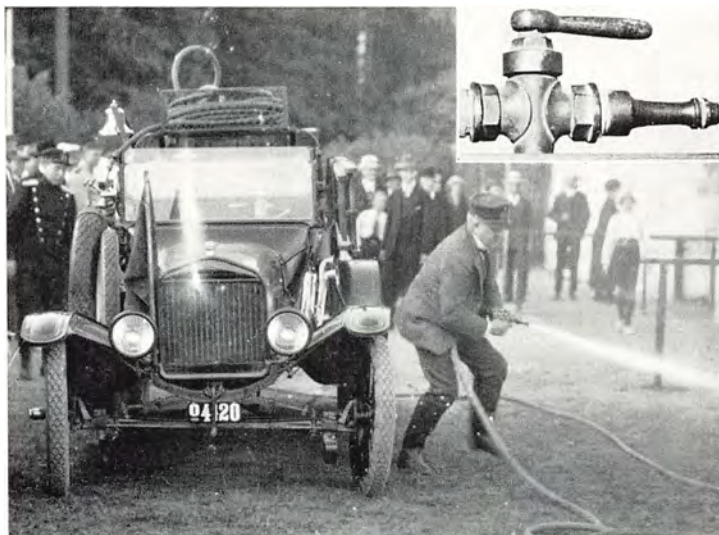


Brandslukningens fortid og nutid.

Øverst: Et American-Lafrance slukningstog bestående af automobilsprøjte, slangetønder og påhængssprøjte, model „De-lahaye“ 1922. Stående i midten stationslederne Hansen, Kerteminde, og Nielson, Svendborg.

Nederst: Odense-stationens brandsnorkel i funktion ved en gårdbrand.





*Det strålerør –
indsat i billedet
øverst til højre –
Sophus Falck
benytter,
eksisterer den dag
i dag.*

*Sophus Falck
demonstrerer sit
slukningsmateriel
for Svendborg
kommune i 1923
inden kontrakten
om brand-
slukning
blev indgået.*

Vi skal tilbage til Svendborg og til 1923. Byen skulle tage stilling til et forslag om en ændring af sit brandvæsen, og hos nogle byrådsmedlemmer var der stemning for at høre, hvordan Falck kunne tænke sig at gribe sagen an. Der blev givet tilbud på et forbedret brandvæsen i forbindelse med etablering af en redningsstation med fast mandskab på døgnvagt. I byrådet gik bølgerne vistnok højt. Falcks forslag indeholdt jo noget nyt og oprøvet, men det blev da vedtaget i slutningen af 1923, og den 15. april 1924 etableredes Fyens Redningskorps' station nr. 2 med *Harry Falck*, en anden af Sophus Falcks sønner, som leder.

Set fra et fynsk standpunkt kunne man godt have tænkt sig, at virksomheden fra stationerne i Odense og Svendborg samt brandvagterne i Fåborg, Ejby og Glamsbjerg hurtigt blev udvidet. Men Falck havde mange jern i ilden, og nogle af dem brændte på andre steder i landet. Århus, Ålborg, Vejle og Næstved og nogle stationer på Sjælland

trængte sig på, og derfor nåede man til tredive, før stationsoprettelserne fortsatte på Fyn. Men i perioden fra



Direktør Harry Falck, der startede som stationsleder i Svendborg.



Øverst direktør Nik. Nielson, der ledede Odense AJS i en årrække.

Til højre den første primitive form for abonnementsbegæring, abonnementskontrakt, „edb-hukommelse“ og kartotek. Et blad i en notesbog, der godtgør, at Odense Brugsforening med hovedkontor i Overgade nr. 8 og filialer er abonnent, omfattende afdeling 1-2-3-4.

Nederste billede viser datilens simple form for rapport. En vagtjournal, anno 1932, fra stationen i Ejby.

N. 548.

47

Odense Brugsforening
Hovedkontor. Overgade 8.

Filialer:

Albanitov 7
Vagtvej 40
Ejbyhøj Landemøje 210
Vestertor 94
Gæstetidsgade 46.
Pet. Jørgensgade 124.
Afd. 1-2-3-4.

17. Marts 1931

Veeloh

2.

9. januar 1932.

Hjemkomst 5.48

Assistance til Aidomobil „nr. 5250.“ der-
næglede at starte paa Sæden i Ejby Sk.
Aidh. Vognmand Hans Sørensen Ejby Sk.

Nr. 24 30

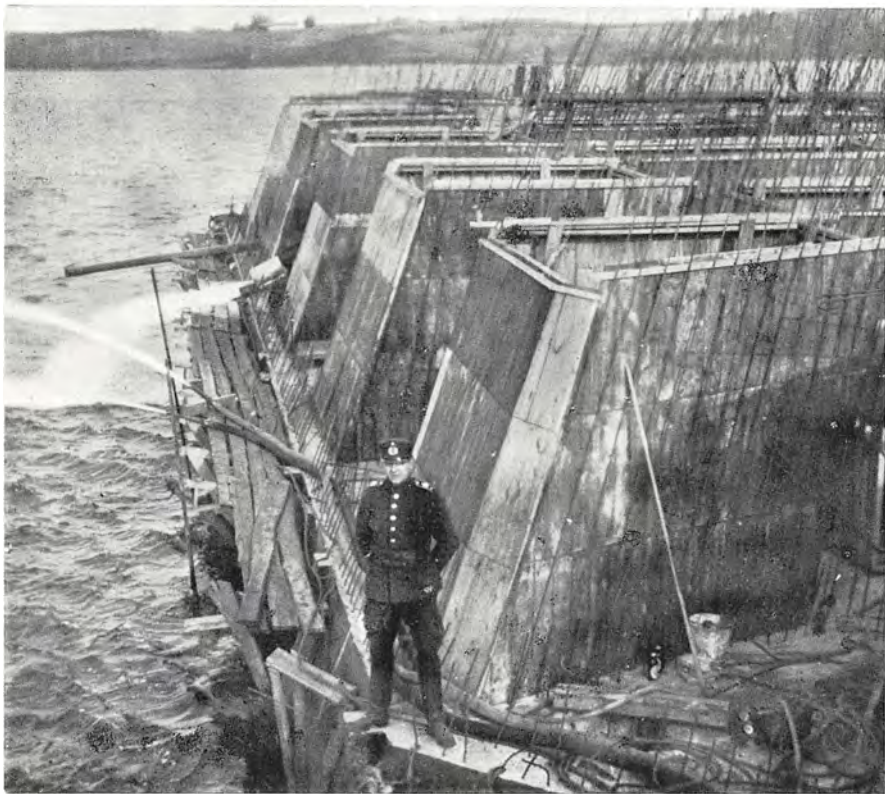
Hjemkomst 1.00

2 januar 1932

Nr. 217



Fremstillingen af brand-sprøjter til de såkaldte zone-brandvægter fandt sted på Odense-stationen, hvor William Falck sen- altid sørgede for at an-tage håndværkere som reddere. Billedet er fra 1928.



Falck har været impliceret i opførelsen af både den første og anden Lillebæltsbro. Billedet stammer fra det første brobyggeri i 1934.



Odense-stationen ved 25-års jubilæet i 1944.

1930 til 1937 fulgte så til gengæld oprettelsen af stationerne i *Ejby*, *Glamsbjerg*, *Assens*, *Bogense*, *Middelfart*, *Kerteminde*, *Nyborg*, *Rudkøbing*, *Årup*, *Ringe*, *Fåborg* og i 1952 *Otterup*. Med i alt 14 stationer på Fyn skulle øen i hvert fald være dækket. Men i 1962 måtte man opføre station nr. 15 i *Dalum*. Den gamle station i Odense var simpelt hen udnyttet til bristepunktet. Ingen har gjort alle de 50 år i det fynske redningskorps med. Af bestyrelsesmedlemmer mindes man naturligvis først og fremmest initiativtageren *Sophus Falck* og hans støtter i starten, direktør *Chr. Dæhnfeldt*, konsul *Th.*



Slukningstog i 1940. Udstationeret til brandvagnen i Ørbæk.



„Rullende redningsstation“, model 1942. Den kostede dengang 80.000 kr, hvilket var en anseelig sum penge.

Andersen og *Grev Ahlefeldt-Laurvig-Lehn*. Efterhånden som de faldt fra, kom andre til: vinhandler *Rich. Moses*, konsul *Axel Nielsen* og justitsråd *J. C. Madsen*. Men de er heller ikke mere. *William Falck*, der var selskabets

Kranvogn med gasgenerator på entreprenøropgave i Assens omkring 1943.



Parade i Odense i 1944 på korpsets fødselsdag. Redningsinspektør Mar. Jensen, redningsfører H. C. Jørgensen (der kom til Falck fra Steffen Mair i 1919) og „gamle maler“ (daværende redder Kr. Jensen), modtager korpsets 25-års hæderstegn af direktør Nielson

direktør fra 1919, måtte i 1933 overtage ledelsen i København efter sin bror *Rudolf Falck*, men han opretholdt lige til sin død i 1966 en snæver kontakt med det fynske korps, hvis daglige ledelse var lagt i hænderne på hans nærmeste medarbejder, *Nik. Nielson*, der døde i 1967, og siden 1962 hans søn *William Falck jr.*



Under krigen var det et særsyn at få nye vogne, så på Fyn var man meget stolt over denne ambulance.

Nu som før er det fynske redningskorps et selvstændigt selskab med domicil i Odense. Men selskabet er en integreret del af De Danske Redningskorps. Dets bestyrelse og direktør er også knyttet til koncernledelsen og vice versa, og personalet føler sig nok fynsk, men samtidig kollegialt forbundet med personalet i det øvrige land. En god måde at bevare lokal tilknytning og landsdækkende samhørighed på!



Øverst th.:

To kraftkarle holdt styrkeprøve. Men enden på det hele blev, at den ene kom i bur.

Ved rejsegildet på den 15. fynske station, Dalum, var både William Falck senior og junior meget forbavset over at træffe en kvindelig håndværker.

Nederst:

Fåborg-stationen i aktivitet under en militærmøve i efteråret.





Den fynske frømandstjeneste kunne der skrives bøger om. En af de bedst huskede episoder var da Rs. Lehn og K. A. Rasmussen forklædt som frømænd løb af med miss „Sommer“ i Odense.



Da korpset i 1968 tegnede abonnent nr. 1.000.000, blev abonnenten med frue inviteret på en flyvetur til Odense, hvor frokosten skulle indtages i „Den fynske landsby“.



En aldeles pragtfuld chef

Ved det fynske redningskorps' 50-års jubilæum kan der være grund til at mindes den unge mand, **William Falck**, der i 1919 som 25-årig blev sendt til Fyn for at drive redningskorps med 300 kr. på lommen i driftskapital.

For at høre lidt om gamle dage på Falck-stationen i Odense med William Falck sen. som chef, har vi besøgt en af de medarbejdere, der stadig husker og huskes i korpset, pensioneret stationsleder **Otto Beck Ljungdahl**, Langeland.

Chefen for Odense-stationen i begyndelsen af 1930'erne, William Falck sen.



Otto Ljungdahl fortæller, at han var en af et hold „officers elever“, der formåede 25 kr. pr. uge skulle udføre alt forefaldende arbejde på stationen.

„Hvorfor var man officers elev?“

– fordi William Falck havde fundet ud af, at elever ikke skulle være i fagforening. Så mente han, at man undgik vrøvl.

„Hvad kunne en elev blive til?“

– Først og fremmest assistent i korpset. Min egen udnævnelse til assistent var lige så speciel som typisk for William Falck sen. Jeg havde længe følt, at 25 kr. om ugen hverken var til at leve eller dø af, og da vi jo ikke havde no-

gen fagforening, måtte vi klare sådanne sager selv. Jeg tog en dag mod til mig og gik ind til William Falck for at bede om lønforhøjelse. Han så helt ulykkelig ud ved tanken, og så forklarede han mig så rørende om de forfærdelige økonomiske problemer, der var forbundet med at drive redningskorps, at det var på nippet til, at jeg ville tilbyde at gå ned i løn i stedet for at få lønforhøjelse. Pludselig sagde W. Falck:

„Ved De hvad, Ljungdahl – De skal være assistent!“

Og så satte han selv stjerner fra skuffen på min uniform og sagde, at jeg skulle gå ud og vise de andre, at jeg nu var assistent.

Lønforhøjelse fik jeg ikke – det fandt jeg først ud af to måneder senere – men jeg gik da ud med de fine stjerner på. Til min store fortrydelse lagde ingen mærke til min nye værdighed før et par dage efter.

– William Falck var i Odense som en far for os allesammen. En til tider efter vor mening hysterisk far, men aldeles pragtfuld. Vi havde – ikke mindst i kraft af hans lederskab – et sammenhold i arbejdet og på stationen, som jeg aldrig har mødt magen til.

„Hvordan ligger det med at huske nogle episoder fra Deres tid i korpset med William Falck som chef?“



Fra venstre: „Gamle maler“ (Kr. Jensen), „Lille“ (stl. Hausen, Kerteminde), „Bamse“ (stl. Ejnar Andersen, Nyborg – død 1956), Axel Modal (stående), inspektør Hausen (død 1949) og „Sjum“ (fhv. stl. Otto Ljungdahl).

– Vi havde f. eks. i Odense to inspektører, der næsten altid var oppe at skændes. Af en eller anden grund kunne jeg sige næsten, hvad det skulle være til William Falck, og en dag kunne jeg da ikke dy mig for at gøre ham opmærksom på de to inspektørers uenighed og foreslå muligheden for at skille dem ad til daglig.

„Næh – næh min dreng“, replicerede W. Falck. „Far er meget klogere! Så længe de to ikke kan enes, får jeg alting at vide!“

Den dag i dag må man indrømme, at det var en ganske effektiv psykologi, William Falck tog i anvendelse.

– Der var også engang vi fra Odense var til landbrand. William Falck kom selv til stede og kommanderede bravt med os redningsfolk på stedet. Blandt de dyr, vi reddede ud fra den brændende stald, var en gedcbuk, og af en

eller anden grund følte den sig så godt tilpas ude i det fri, at den tog tilløb og til stor fryd for tilskuerne stangede William Falck bagfra, medens han ledede slukningsarbejdet. Men han lod sig ikke sådan slå ud. Han vendte sig tilsyneladende upåvirket af det kraftige stød om mod gedebukken, pegede på den og råbte:

„Hvad pokker – scka' Du schtange direktøren!“

Denne umiddelbare udtalelse og hans karakteristiske måde at sige tingene på vendte øjeblikkelig tilskuernes sympati.

– Noget, enhver redder kender til, er det at se på piger. Når jeg var med på sygetur, havde vi ligefrem sat tingene i system. Chaufføren spejdede til venstre og medhjælperen til højre. Den ene brugte vognhornet og den anden udrykningshornet til at påkalde sig de små nymfers opmærksomhed med. En

dag, vi kom hjem fra sygetur, mødte vi William Falck i garagen. Han havde hørt om vort „pigensystem“ og var aldeles opbragt over vort initiativ. Han fyrede os på stedet, men vi blev dog antaget igen få minutter efter – for sygevoغن skulle vaskes, og nogen skulle jo gøre det.

Samme eftermiddag, da direktøren gik fra stationen, stod vi to mand inde i garagen og så ham gå. Nu skete det hverken værre eller bedre, end at der på det andet fortoV passerede en lille jomfru – eller hvad hun nu var – og det fik William Falck til at vende blikket og dvæle ved det smukke syn. Vi stod demonstrativt med næsen mod ruden og så på ham, og da han fik øje på os, efter at pigen var forsvundet, gik situationen op for ham. Han kikkede på os et øjeblik, vrængede ad os og forsvandt ned ad gaden. Men næste dag var freden genoprettet.

– Efter at William Falck forlod Fyn, så vi jo ikke så meget til ham mere. Det er klart. Engang mødte vi ham dog ufrivilligt i København på den måde, at en ung redder og jeg var på sygetur fra Middelfart til Rigshospitalet. Nu havde jeg en gammel moder boende i Griffenfeldtsgade, og det var da naturligt, at jeg kørte derhen og hilste på hende på hjemturen.

Da redderen og jeg sad oppe hos min mor, ringede det på døren. Udenfor stod en politibetjent og fortalte os, at en meget vred herre ville tale med os nede på gaden. Vi gik derned og mødte William Falck, der højlydt forklarede os det forkastelige i at parkere en ambulance og gå på besøg hos unge „damer“ i Griffenfeldtsgade. Ingen forklaringer hjalp, og vi måtte skyndsomst fortrække.



Nogle måneder efter kom William Falck til Fyn. Og da han så mig, foer han hen til mig, medens han råbte:

„Det er i orden, Ljungdahl. Det er i orden.“

Nu fattede jeg ikke lige, hvad det var, der var i orden, men han kom mig til hjælp ved at tilføje:

„Det var jo Deres mor, der boede i Griffenfeldtsgade!“

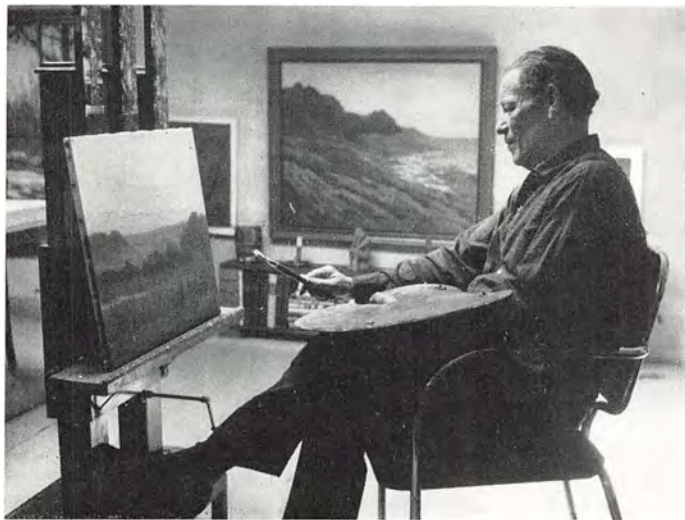
– Jeg kan kun slutte denne beretning med at fortælle, at jeg har haft en pragtfuld tid i korpset. Heldigvis har mine interesser været så alsidige, at pensions-tiden ikke ligefrem er kedelig. Jeg lærte mange ting i Falck. For eksempel hvor stor betydning det egentlig har, at man på sygetransporter forsøger at holde de ofte nervøse patienter, der skal indlægges på et hospital, i godt humør.

Ljungdahl understreger denne sidste bemærkning med en håndbevægelse i retning af en flaske vin og et kort, han modtog på sin nys afholdte 70 års føds-



selsdag. Begge dele var fra en patient, der 20 år i forvejen blev kørt på hospitalet af ham. På kortet skrev hun bl. a.: *„De holdt mit humør oppe, da jeg var langt nede. Derfor ønsker jeg Dem alt godt på denne Deres mærkedag“ . . .*

Overst: – En aldeles pragtfuld chef.



Nederst: – En pensioneret stationsleder, der endelig har fået tid til helt at hellige sig sin hobby.

Jantelovens bud huer os ikke

Andetsteds i dette blad berettes om det fynske redningskorps' start for 50 år siden. I dette interview med **direktør William Falck jr.** prøver vi at få noget at vide om det, der i dag er fundamentalt for korpsets virke.



Chefen for Falck på Fyn, direktør William Falck.

At en virksomhed bliver 50 år, at den bliver større og udvikler sig, får mere personale og forbedret udstyr, er ikke noget nyt. Det kan siges om mange foretagender. Men er det bare den næsten automatiske tilpasning efter behovet, der kendetegner redningskorpsets vækst og grundlag? Det spørger vi William Falck jr. om.

– Det er da indlysende, at behovets stigning gennem årene har været ret afgørende for den udvikling, der er foregået. Men det er ikke rigtigt at tro, at det bare er en kvantitativ tilpasning, der har kunnet gøre det. Det er meget enkelt at købe nyt materiel, og vi har aldrig haft svært ved at få personale. Det kan somme tider have været svært at finde den økonomiske balance. Men skal vi virkelig søge til bunds, er det noget helt andet, der udgør det fundamentale.

„Hvad er det?“

– Det har noget med tro og indstilling at gøre. Jeg kan sige det sådan, at det bestemt ikke er alle jantelovens ti bud, der huer os. *Vi tror, vi er noget, og vi tror, vi kan noget.* Jeg mener at kunne sige om alle vore folk, at hvis de ikke nærrede den tro, ville deres tilværelse være uden mening. Ofte skal de rykke ud til situationer, de ikke er ganske fortrolige med. Ikke fordi de ikke har set ødelæggelser og kvæstelser før, men fordi situationerne ikke ligner hinanden. Og de mennesker, der er implicerede, er også forskellige. Derfor må de tro på sig selv. Men selvfølgelig ikke så blindt, at de lader hånt om den viden, de har fået på redningsskolen, eller den erfaring, de har høstet.

„Opøves ligefrem selvsikkerhed?“

– Nej, sådan vil jeg nødtigt sige det. Vi er bestemt ikke klogere end andre mennesker, og vi ved også, at beskedenhed er klædelig. Men hverken selvudteltelse eller beskedenhed egner sig til vores job. Vi er nødsaget til at tro på, at vi kan løse de opgaver, vi rekvireres til. Tit står der mange mennesker og kigger på, og så nytter det ikke at lade jantelovens regler være bestemmende. Der skal ske noget. Der skal træffes beslutninger, og der skal indgydes tillid til, at det, der nu sker, er det rigtige. Vi må ud fra det, vi har lært og erfare, vurdere tingene og sige til os selv:



– Det altafgørende er, at vore folk handler hurtigt, fornuftigt og effektivt i de situationer, de kommer ud til.

I denne situation skal der gøres noget, og det skal gøres her og nu. Og det er dig og dine folk, der skal gøre det, for I har bedre forudsætninger end dem, der ser til.

„Vil det sige, at redningsfolkene adfærd på ulykkessteder i virkeligheden er præget af usikkerhed?“

– Somme tider ja. Man kan komme ud for hændelser, man inderst inde står tvivlende overfor. Husk på, vi kan ikke give os alt for god tid. Vi kan ikke sætte os ned og konkretisere problemstillingen ved hjælp af regnestok og saglig diskussion, sådan som man kan gøre, når man i øvrigt skal have løst et problem. Men den slags tilfælde er jo ikke de hyppigste. Normalt er vore folk sikre. De ved, hvordan man griber tingene bedst an, og de ved især, at det er vigtigt at foretage sig noget. Det sidste er iagttagere altid meget opmærksomme på.

„Disse iagttagere, det er vel tilskuere, De mener – er de generende?“

– De kan være det. Men de kan også være vældig flinke og give et nap med.

– Det så vi ved togulykken i august 1967.



Det så vi ved togulykken. Det, jeg mener, er blot, at vore folk stiver sig selv af, hvis de – om jeg så må sige – går til makronerne. Vi kender det så godt fra dyrene. Hvis man ikke vakler, men viser, at man lige præcis ved, hvordan tingene skal gribes an, så kan man gå tæt på dem. Er man usikker, mærker dyrene det, og så ved man ikke, hvad de kan finde på.

„For nu at komme tilbage til sagen, er det så denne sikkerhed og resolute optræden, De tillægger en værdi, som dybest set udgør korpsets fundament?“

– Ja, nu kommer vi til det. Hvis vi bare sad på nogle stationer med udmærket materiel og et personale som alle andre personaler, så ville jeg sætte et spørgsmålstegn ved vores eksistensberettigelse. Det alt afgørende er efter min mening, at vore folk handler hurtigt, fornuftigt og effektivt i de situationer, de kommer ud til. De skal bruge deres viden og erfaring, og de må aldrig glemme, at de har med menneskeliv, dyr og store værdier at gøre. Tit skal de selv træffe beslutninger, der kan være af stor betydning – det kan gælde liv og død. Og derfor har vi brug for folk, som ikke er bange, folk som kan tænke og handle, og som er modige nok til at tro, at de i netop den situation er bedre egnede end alle andre. Den tro er vigtig.

„Hvordan får man den slags folk?“

– Ja, det er jo det mærkelige ved det. Vi kan jo lære dem en del på skolen, og vi kan fortælle dem meget på stationerne. Erfaringsudvekslingen på stationerne er stor. Men det er vanskeligere at lære dem tro og indstilling. Men heldigvis viser det sig, at den fostres hos dem alle. Det må ligge i luften hos os. I min læretid talte vi om

ånd. Jeg ved ikke, hvordan det kommer. Jeg kan bare konstatere, at sådan bliver vi hos os.

„Kan det være noget med klimaet?“

– Jeg ved såmænd ikke. I den retning er vi vel ikke bedre end andre. Vi kan da også skændes og opføre små krigsdanse. Men skænderierne og krigsdansene bunder nok ikke så dybt, og så består vi jo af mange små grupper, hvis enkeltmedlemmer bedre lærer hinanden at kende. Men det er nu ikke mit indtryk, at et par gnister i ny og næ gør nogen skade. Der er dem, der hævder, at de ilter blodet . . .



Som chef for et redningskorps må man også vide, hvordan et strålerør betjenes

Falck på Fyn virker godt



I anledning af det fynske jubilæum har vi besøgt **distriktsbrandinspektøren for Fyn, brandchef Niels R. Willumsen, Odense**, der udtaler følgende:

„Jeg er blevet slået af så godt Falck på Fyn virker. Redningsfolkene er dygtige og ivrige i deres job. Jeg kan ikke mindes ét tilfælde, hvor jeg har måttet påtale forhold. Falcks stationsledere gør et godt arbejde som vicebrandinspektører, ikke mindst med de vigtige tilsynsopgaver, der følger med stillingen som brandinspektørernes medhjælpere.

Jeg sætter også af denne grund meget stor pris på, at stationslederstillingen i redningskorpset forenes med stillingen som vicebrandinspektør, idet det efter min mening vil være mindre heldigt for en stationsleder i det private redningskorps samtidig at være brandinspektør, da en brandinspektør ofte må gå til myndighederne om bevillingsspørgsmål, der jo kan påvirke myndighedernes forhold til hans egentlige arbejdsgiver, Falck, hvilket måske derved kan påvirke ham til at afholde sig fra at påtale forhold, der medfører udgifter.

Det er mit indtryk, at stationslederne i Falck udfører deres arbejde på en aldeles fortrinlig måde. Jeg har kun været tilfreds med Falck på Fyn og det arbejde, de udfører. Jeg føler det som et meget stort handicap, at et stort korps som **Odense Brandvæsen**, der **skal** have et stort beredskab, ikke kan udnytte dette til andet end brandslukning. Falcks større arbejdsområde forekommer mig hensigtsmæssigt.

Til de her anførte udtalelser om min opfattelse af Falck på Fyn har jeg ikke andre tilføjelser end de, der gennem justitsministeriets prøvealarmeringer har kunnet være at bemærke.

N. R. Willumsen

FUP og FAKTA om FALCK på FYN

Ved en så stor mærkedag, som det fynske Falck fejrer i dag vil det ikke være retfærdigt kun at omtale de begivenheder, der har ført korpset frem til det nuværende stade og de ledere, der i kraft af deres person og stilling har medvirket til at præge den udvikling, der er sket de sidste 50 år.

De fundamentale kendsgerninger omkring de 15 fynske stationers eksistens på stationskortet er så vigtige, at de må medtages for at give det fuldkomne billede af Falck på Fyn, der er tilstræbt i dette jubilæumsskrift.

Vi vil derfor i det efterfølgende berette om hver fynsk station, dens mandskab og materiel samt om de opgaver, stationen har i dag.

Det at besøge en Falck-station, følge dens arbejde og lære de mange fremragende medarbejdere at kende, er noget som mange ferieborn, erhvervspraktikanter og andre udenforstående kan tale med om, for der eksisterer en særlig atmosfære, man sjældent møder på andre arbejdspladser. Det må jo heller ikke glemmes, at stationen faktisk er redningsmandskabets „andet hjem“, og at der derfor ofte opstår et forbillidligt sammenhold.

Alvorlige tragiske ulykker kendetegner enhver redningsmands hverdag, men som oftest falder disse hændelser hurtigt ud af Falck-mændenes hukommelse. Derimod morer man sig tit i ledige stunder over de pudsigheder, man kommer ud for i korpsets tjeneste, og for at krydre jubilæumshæftet med omtale af slige sager har vi for hver station medtaget en lille historie. Nu er historier jo fortalt mange gange, og det er vel ikke utænkeligt, at en lille fjer er blevet til fem høns, når den stammer fra **H. C. Andersens** fødeø.

Oplysningerne fra og om stationerne stammer i hovedsagen fra det fynske stationspersonale, direktionssekretær **K. A. Rasmussen** og kontorchef **H. A. Andersen** i Odense. Tegneren **Bramming** har illustreret de små „stationshistorier“ med sin sædvanligt fornøjelige streg.

- ODENSE -



Den 1. april 1969 er det 50 år siden, stationen i Odense blev oprettet, og begivenheden er faktisk den direkte årsag til dette skrifts tilblivelse. Stationen er hovedstation for alle de fynske stationer og har samtidig været hjemsted for administrationen. Siden bygningen blev taget i brug i 1919 har den gennemgået mange om- og tilbygninger gennem årene, men en af de væsentligste ændringer fandt sted i 1968, hvor administrationen tog det nye Falck-Hus i Kongensgade i brug.

Denne ændring medførte, at forholdene for udrykningstjenesten kunne bedres, og der er nu skabt helt idelle forhold for mandskabet, bl. a. en meget fin opholdsstue med springvand og meget andet. De forhold, der er skabt for mandskabet, har dette selv i vid udstrækning bidraget til. På stationen startede man en forening og indkøbte en såkaldt „enarmet tyveknægt“, og dennes afbenyttelse har nu skaffet penge til farvefjernsyn, radio med stereoanlæg, lille fjernsyn til vagtstuen m. v. Også vagtcentralen har gennemgået en væsentlig modernisering. Der er indrettet særskilt radiatorum, hvorfra hele apparaturet kan betjenes om natten. Fra vagtstuen i Odense dirigeres også stationen i Dalum, der fungerer som relæstation under Odense.

Odense-stationen udfører ambulance- og sygekørsel i hele ydelsesområdet samt brandslukning for et område med ca. 32.000 indbyggere. Stationen råder endvidere over en ret omfattende svømmedykkertjeneste.

Det kørende materiel består af 3 automobilsprøjter, 1 slangetender, 1 brandsnorkel, 1 specialvogn til pulverslukning, 1 dykkervogn, 3 inspektionsvogne, 10 ambulancer, 1 katastrofeambulance, 1 sengeambulance, 4 sygetransportvogne, 4 kranvogne, 1 autotransportvogn og 1 vejpatruljevogn.

Leder af hovedstationen i Odense og distriktsleder for 13 fynske stationer er redningsinspektør *Rasmus Lehn*, der blev ansat i Randers i 1943 og udnævnt til redningsinspektør i Odense i 1961. Herudover består lederstyrken af overassistent *Leif Nielson* (ansat 1953 – udnævnt i 1967), assistent *Poul Pedersen* (ansat i 1955 – udnævnt 1965), assistent *H. C. Dinsen* (ansat 1948 – udnævnt 1961), assistent *Helge Petersen* (ansat 1945 – udnævnt 1965) og på vagtcentralen assistent *Jørgen Jacobsen* (ansat 1954 – udnævnt 1967).

Herudover udgøres mandskabsstyrken af 5 vagtmestre, 2 redningsførere, 38 reddere og 6 deltidsbeskæftigede brandmænd.



Odense-stationens vagtstue omkring 1930. Der soves, spises, høres radio, spilles kort og passes telefon i samme lokale. Af hensyn til udrykningstiden var det obligatorisk, at man sov med hele uniformen på.

Fra radiatorummet i baggrunden styrer den enlige vagtmester over halvtreds vogne. Rapportmængden pr. år udgør ca. 75.000 hjælpeydelse. Til vagtcentralen er knyttet 1 assistent og 5 vagtmestre.



I **ODENSE** findes en redningsinspektør, der hedder **Rasmus Lehn**. Og hvad han kan berette er ikke småting. Han er ganske vist født en dag for tidligt – den 31. marts 1919 – men ellers er hans liv Odense-stationen og omvendt.

Engang var **Rasmus Lehn** og nuværende direktionssekretær **K. A. Rasmussen** på ambulanceudrykning sammen. Det sker den dag i dag, når alle andre er ude at køre.

I „**Mageløskrydset**“ i Odense var der en bus, der udstviste den mageløse frækhed at køre

frem fra ambulancens venstre side med det resultat, at ambulance og bus tørnede sammen. Nu er Lehn som bekendt til tider en temperamentsfuld herre, og da han således så sin udrykningstur spoleret af den fremmasende bus, greb han resolut det dengang benyttede udrykningsflag fra ambulancen, rakte det op til buschaufføren med disse ord:

„Hvis du har mere travlt end jeg, så værsgo – her er flaget“ . . .



- SVENDBORG -



I det fynske redningskorps' historie er Svendborg et kapitel for sig. Et interessant kapitel, fordi stationen var den første station, der ved etableringen både skulle udføre brandslukning, sygekørsel og redningsarbejde. Svendborg var også den første Falck-station i Danmark, der fik kontrakt om slukningsarbejde med en købstad.

Stationen havde ved åbningen den 15. april 1924 til huse i en bygning på torvet med politiet og det kommunale brandvæsen som naboer. Genboen var et offentligt nødtørftshus, så man kan sige, at alle serviceforanstaltninger fandtes på ét sted i Svendborg.

42 år efter – den 17. november 1966 – blev en nybygget station på Odensevej taget i anvendelse. Brandvæsenet fulgte efter overenskomst med ud i nye lokaler, medens politiet år i forvejen havde fundet et andet domicil i byen. Man kan med rette sige, at stationen i Svendborg stadig er redningskorpsets mest moderne brand- og redningsstation på Fyn. Velbygget og hensigtsmæssig og med en forbilledlig orden alle steder.

I Svendborg er der hele 5 automobilsprøjter, men man betjener også 50.000 mennesker med brandslukning. Endvidere har stationen slangetender, stige-

sprøjte og efterløberstige, og efter en alvorlig brand på Drejø i 1942 – den 23. juni – blev motorbåden „Redningsfalcken“ anskaffet. Den sidste nye motorbåd (nr. 3 i rækken) blev taget i brug i 1968, og den er udstyret med såvel stationær vandkanon og pumpe som med skumanlæg.

Svendborg-stationen råder også over 4 ambulancer, 4 kran- og autohjælpsvogne og 1 vejpatruljevogn.

Stationen i Svendborg ledes af distriktsleder *Emil Nielson*, hvis anciennitet i korpset er så lang som 45 år. Ud over ledelsen af station Svendborg koordinerer Nielson driften af stationer og brandvagter på Langeland og i det sydfynske øhav. Til hjælp på Svendborg-stationen har Nielson en overassistent, der hedder *Erik Jensen*. Han kom i 1968 fra stationen i Brande. I Svendborg er der endvidere 2 assistenter, *Holger Jacobsen* og *Erik Larsen*. Stationen i Svendborg har desuden 2 redningsførere, 1 garagemester, 17 reddere og 10 deltidsbeskæftigede brandmænd. Desuden er 1 brandinspektør, 1 vicebrandinspektør, 2 brandassistenter og

FYNS ÆLDSTE BRANDSPRØJTE

står „garageret“ i **Landet brandvagt på Taasinge**. Det er en håndkraftsprøjte, der blev anskaffet i forbindelse med oprettelsen af Zonebrandvagter efter loven om brandpolitiet på landet m.v. i 1926. Til udstyret hørte dengang en Ellehammer-pumpe, der blev forbundet med rømræk til en Ford T person- eller lastvogn, og nævnte håndkraftsprøjte.

Den er leveret af Falck i København og bærer leverandørens navn sammen med betegnelsen „ZBV Taasinge“.

Den dag i dag indgår håndkraftsprøjten i Landet Brandvæsens beredskabsmateriel, og den er så vidt vides det ældste Falck-brandslukningsmateriel på Fyn. Kontrasten til Svendborgs automobilsprøjte, model 1968, synes vi er slående.



Redningsfalcken I af Svendborg og II af Århus under sidstnævntes prøvesejlads i Svendborgsund.

17 brandmænd fra Svendborg kommune knyttet til brand- og redningsstationen i Svendborg.

Stationen udmærker sig også ved at være svømmedykkerstation og har som sådan rigeligt at bestille – ikke mindst i forbindelse med sejlykker i det af mange grunde eftertragtede farvand.



- GLAMSBJERG -

Glamsbjerg

er en mindre stationsby mellem Odense og Assens. Det er sikkert fup, hvis vi siger, at byen har fået navn efter ølhundens glammen på bjerget, men det er i hvert fald fakta, at korpsets første station i Glamsbjerg var en brandvagt, der blev oprettet den 1. juli 1927, og at den komplette brand- og redningsstation blev etableret den 1. september 1931.

Station Glamsbjerg udfører brandslukning i et område med ca. 20.000 indbyggere samt al ambulance og sygekørsel, og til rådighed for bl. a. disse forpligtelser har stationen 2 automobil-

spøjtter, 1 slangetender, 2 ambulancer, 1 kranvogn og 1 arbejdsvogn.

Stationsleder i Glamsbjerg er *Per Sørensen*, der i samarbejde med assistent *Gunnar Jensen* forestår stationsledelsen. Per Sørensen har 21 års anciennitet bag sig, og udnævnelsen til stationsleder i Glamsbjerg fandt sted i 1966. Gunnar Jensen er ansat i 1946 og udnævnt til assistent i 1965.

Den øvrige mandskabsstyrke består af 5 reddere og 14 deltidsbeskæftigede brandmænd.

Korpset har for kort tid siden erhvervet nabogrunden til stationen, og der forestår derfor en udvidelse i nær fremtid.



Om at bære en forkert diagnose

I GLAMSBJERG blev man en dag kaldt til ildløs i et mindre bondehus i omegnen. Det så ikke særlig slemt ud, da sprøjten ankom, for faktisk var der kun røg at se ved skorstenen. Efter at redderne var trængt ind i huset, kom en af dem bærende ud med en temmelig kraftig dame, der tilsyneladende var livløs. Hurtigt blev en ambulance tilkaldt, så den antageligt røgforgiftede dame kunne komme på sygehuset. Inden ambulancen kom, vågnede kvinden imidlertid op, og til alles store overraskelse viste det sig, at hun slet ikke var røgforgiftet. **Hun var kanonfuld og havde sammen med et par venner drukket tæt hele dagen af en tønde sprit**, som de så havde brændt bagefter på gulvet. Naboer havde set ildskæret og tilkaldt Falck.



- KERTEMINDE -



I Hindsholm-delen af Kerteminde på Langsvej 11 ligger Falck-stationen ca. 20 meter fra strandbredden. Denne sta-

tion, der i øvrigt er indrettet i det gamle epidemisygehus, blev taget i brug i 1935. Forinden havde korpset siden



En af de første sprøjter, der byggedes på station Odense, blev udstationeret til zonebrandvagnen i Kerteminde.

1. september 1929 drevet en såkaldt zone-brandvagt i Kerteminde. Til den nuværende stationsbygning er foretaget en tilbygning af garager omkring 1950. Kerteminde-stationen udfører ambulance- og sygekørsel i hele ydelsesområdet samt brandslukning i et område med ca. 16.000 indbyggere. Det kørende materiel består af 1 automobilsprøjte, 2 ambulancer, 1 kranvogn og 1 arbejds-vogn.

Stationsleder i Kerteminde er *Holger Reinholt Hansen*, der forestår stations-

ledelsen i samarbejde med assistent *Aage Hansen*. Holger Hansen blev ansat på station Odense i 1922 og udnævnt til stationsleder ved Kerteminde-stationens åbning som brand- og redningsstation i 1935. Hansen er i øvrigt den medarbejder på Fyn, der har størst anciennitet. Assistent Aage Hansen er ansat i 1947 og udnævnt til assistent i 1963.

Den øvrige mandskabsstyrke består af 7 reddere og 15 deltidsbeskæftigede brandmænd.

KERTEMINDE var en af de få små byer på Fyn, hvor Zonen i sin tid også havde station. Det medførte ofte små episoder af den ene eller anden art. F. eks. var **Falck** engang kaldt til brand på herregården Scheelenborg lidt uden for byen. **Zonen** fik nys om ilden – en skorstensbrand – og da man mente, at det var et sted, hvor man burde vise flaget, kørte en Zone-vogn fra Odense mod herregården. Nu havde man tilsyneladende ikke landkort med, for man kørte galt tre gange undervejs, med det resultat, at branden var slukket, og Falck havde forladt stedet, da Zonen kom. Zonens udrykning skabte nogen

presseomtale, som Falck på daværende tidspunkt ikke var ked af, og man gav da også beredvilligt alle oplysninger. En enkelt journalist, **Christoffersen** fra **Fyens Tidende**, var særlig ihærdig og ringede mange gange. Han røbede et sådant kendskab til sagen, at Falck-lederen blev mistænksom, og ved hjælp af sine kolleger i Odense fandt ud af, at Christoffersen slet ikke var journalist – han var fører af Zone-sprøjten. Det var et eksempel på et af de utrolige midler, som blev taget i anvendelse i den daværende konkurrence mellem Zonen og Falck ...

- RINGE -

18 km sydøst for Odense ligger Ringe, og i Tværgade 5 ligger Falck. Station Ringe startede den 1. januar 1931 som kombineret brand- og autohjælpstation. 5 år og 1 måned senere tog man den komplette brand- og redningsstation i brug. Den nuværende stationsbygning har huset korpset lige siden starten i 1931, men i 1951 er tilbygget to brandgarager.

Station Ringe udfører ligesom hovedparten af de andre fynske stationer brandslukning og ambulance- og sygekørsel for et område med ca. 18.000

indbyggere. Det kørende materiel består af 1 automobilsprøjte, 1 slange-tender, 3 ambulancer og 3 kranvogne. Ringes stationsleder er *Børge W. Boesen*, der tiltrådte stillingen for knapt 4 år siden. Boesen blev ansat på station Odense i 1953. Ud over stationslederen udgør lederstyrken assistent *E. Nielsen* og assistent *H. Clausen*. E. Nielsen blev ansat i 1958 og udnævnt i 1964, medens H. Clausen er ansat i 1935 og udnævnt i 1963.

Station Ringes mandskab omfatter herudover 7 reddere og 12 deltidsbeskæftigede brandmænd.



Engang var der i **RINGE** en **Hudson-ambulance**, årgang 1931. Den havde den skavank, at låsen til bagdøren ikke altid virkede, hvorved døren ikke altid var forsvarligt lukket. En aften blev stationen kaldt til en kro i omegnen, hvor en gæst havde fået et ildebefindende og måtte køres hjem. Nu var det om aftenen, og i de gode gamle tider, hvor én mand på ambulancen var tilstrækkeligt, så stationslederen kørte selv derud. Patienten var en gårdejer fra omegnen og ved gæsterens hjælp blev han i nærmest bevidstløs tilstand anbragt på båren og båret ind i ambulancen.

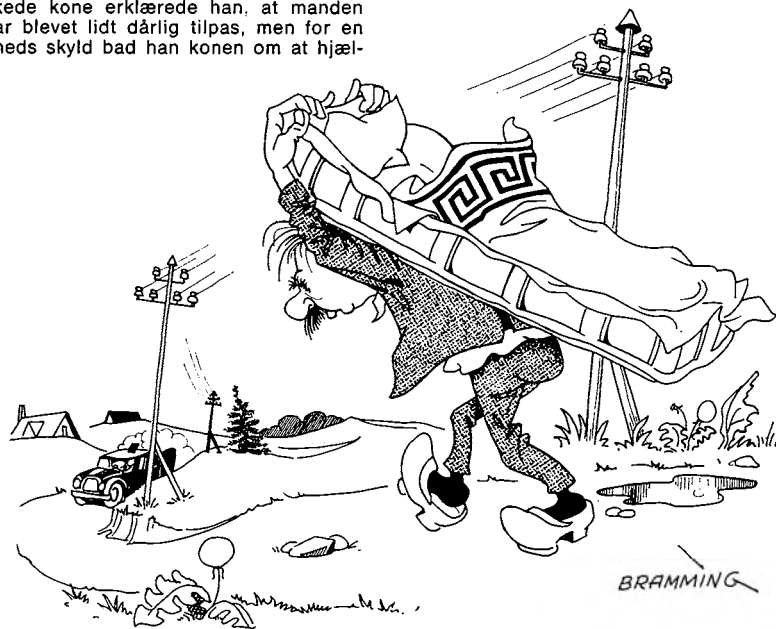
Da stationslederen nåede gårdejerens bopæl, kørte han vognen op til døren, stod ud og bankede gårdejerens kone op. Til den forskrækkede kone erklærede han, at manden blot var blevet lidt dårlig tilpas, men for en sikkerheds skyld bad han konen om at hjæl-

pe sig med at få manden ind på båren. Begge gik de i mørket hen til ambulancen, men her mødte dem et sørgeligt syn:

Bagdøren stod piv-åben, og både gårdejer og bære var væk.

Nu kan man ellers tro, at stationslederen fik fart på. Hudson'en blev vendt på få sekunder, og ud ad landevejen gik det. Nogle hundrede meter fra gården genså han såvel bære som patient.

Ganske rigtigt havde begge „forladt“ ambulancen ad bagdøren på lidt ufrivillig måde i et sving, men de var da ikke mere medtagne, end at patienten var vågnet op, havde taget båren på nakken og gået ad landevejen hjem.



- "Brandvagt EGESKOV" -

I nærheden af Ringe ligger herregården Egeskov. Da greve Claus Ahlefeldt-Laurvig-Bille åbnede en del af slottet for publikum med sin udstilling af veteranbiler og -fly i sommeren 1967, åbnede han samtidig en afdeling med veteran-Falck-biler i samarbejde med korpset. Afdelingen med gamle brand-sprøjter hører bestemt ikke til Egeskovs mindst besøgte, og vi har ment, at den – ganske vist ude af funktion værende – velforsynede „Egeskov-brandvagt“ bør medtages her. Billedet viser et udsnit af materiellet.



- EJBY -



Selv om bynavnet *Ejby* indicerer, at der ej er tale om en by, har befolkningsgrundlaget dog været stort nok til, at korpset i 1931 oprettede en brand- og redningsstation. Den 1. februar 1954 tog korpset den nuværende stationsbygning i brug. Ejby er af jernbanen delt i to halvdele, hvor Falck-stationen er beliggende i den sydlige, nærmere betegnet i Bredgade 16.

Ejby stationen udfører ambulance- og sygekørsel samt brandslukning i et område med ca. 16.000 indbyggere.

Det kørende materiel består af 1 automobilsprøjte, 2 ambulancer, 2 kranvogne og 1 arbejdsvogn.

Stationsleder *Markil Andersen* og assistent *Bendt Pedersen* forestår stationsledelsen i Ejby. *Markil Andersen* har været ansat i Ejby siden stationens start i 1931, og udnævnelsen til stationsleder

fandt sted i 1956. *Bendt Pedersen*, der i øvrigt er søn af den tidligere stationsleder, er ansat i 1956 og udnævnt til assistent i 1968. Mandskabsstyrken udgøres herudover af 7 reddere og 12 deltidbeskæftigede brandmænd.



Zone-brandvagnen i Ejby var meget apropos placeret i samme bygning som afholdshotellet. Et flag markerede sprøjtes domicil.

I **EJBY** berettes en historie om en episode, hvor en patient syntes, det var morsomt at ligge under sengen og gø som en han-hund, da redderne kom for at hente ham. Men den ene redder var frisk – han gøede som en hun-hund, og så kom patienten af sig selv. Eller historien om grevindens papegøje, der var fløjet op i et træ og blev fanget med en

lasso om halsen, med det resultat at redderen næsten fik en værre medfart end papegøjen. Der var også en redder, der under en brand stod ved gavlen af huset uden at ane, at de andre var ved at vælte den. Men redderen var heldig – **da gavlen væltede, stod han lige der, hvor lugen var, så han kom slet ikke noget til . . .**



- ASSENS -

Købstaden Assens ligger på Fyns vestkyst. Hvorvidt byen er mest kendt for det 8-kantede kirketårn, Peter Willemoes' fødested eller det nye Assens brandvæsen vil vi ikke afgøre, men blot konstatere, at korpsets station i Th. Nissgade 12 blev taget i brug den 1. februar 1932. Forinden havde korpset siden 1927 drevet en såkaldt Zone-brandvagt i Assens.

Stationsbygningen er som nævnt af ældre dato, og der forestår en modernisering og ombygning i nær fremtid. Sidst

i 50'erne er der foretaget en tilbygning til stationen.

Nøjagtigt 40 år efter, korpset havde oprettet brandoverenskomst med Assens kommune, blev denne opsagt af økonomiske årsager. Brandslukningstjenesten blev afviklet pr. 1. april 1967, hvorefter stationen nu kun udfører syge- og ambulancekørsel for det offentlige.

Materiellet i Assens omfatter 2 ambulancer, 1 kranvogn, 1 Land-rover samt et „fejblad“.



Stationsleder i Assens er *Henrik Pilegaard*, der har 43 års erfaring bag sig. Han blev udnævnt til stationsleder i Assens i 1935 og har gennem mange år

fungeret som brandinspektør både i byen og i landkommunerne. Stationen er ud over stationsleder normeret med 5 reddere.

Der var engang en hest og en tysker

I **ASSENS** blev stationen en dag alarmeret af en landmand, der ophidset fortalte, at Peter havde fået hovedet i klemme og ikke kunne komme fri. Hurtig udrykning med ambulance for på stedet at opdage, at **Peter var en hest, der ganske vist havde fået hovedet i klemme, men det var i et led**, og der var derfor mere brug for en sav end en ambulance . . .

*

Stationslederen i **ASSENS** hedder som nævnt **Pilegaard**. Under krigen var han også stationsleder og kom ud for, at to tyske officerer ville benytte stationens slangeårn som udkigspost for engelske flyvemaskiner. Nu var

gode råd dyre, men Pilegaard fandt på en udvej. Som alle andre af datidens slangeårn var dette af træ, og da tyskerne kom for at tage tårnet i nærmere øjesyn, var der „pillet“ lidt ved det, så det rokkede. Det sagde Pilegaard først, da de stod øverst oppe, hvor han for at demonstrere tingenes tilstand gav sig til at gynge frem og tilbage. Medens tårnet bevægede sig som et metronom, forsvandt de overbeviste tyskere med en bemærkning om, at Falck-stationen alligevel ikke var et godt tilholdssted. At der var noget om snakken, kunne flere ture „uden“ rapport med hjælp til engelske faldskærmsfolk vidne om.

- BOGENSE -



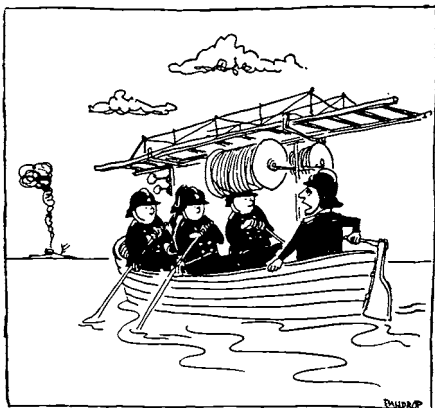
Fyns nordligste Falck-station er Bogen-
se. Stationen er beliggende i gården til
Vestergade 15. Stationen startede i
1932, hvor den lokale Ford-forhandler,
Brdr. Petersen, indgik kontrakt med
korpset om at drive den lokale red-
ningsstation. Men den 31.10.1952 over-
tog korpset selv driften af station
Bogen- se. Den nuværende stationsbyg-
ning, der er lejet, blev taget i brug i
1947. Bygningen frembyder ikke de
bedste kår for mandskab og materiel,
men man trøster sig med, at forholdene
nok bedres på et eller andet tidspunkt.
Bogen- se er købstadsbrandvæsen og ud-
fører syge- og ambulancekørsel i et
område med ca. 10.000 indbyggere. In-

cluderet i slukningsområdet er øen
Æbelø, der slukningsmæssigt set kan
frembyde forskellige vanskeligheder.

Stationens materiel udgøres af 2 ambu-
lancer, 2 kranvogne, 1 automobilsprøj-
te, 1 slangetender og redningsbåd.

Stationsledelsen varetages af stations-
leder *Aage Andersen* og assistent *Tage
Maahr Hansen*. Aage Andersen blev
ansat i 1953 og blev i 1964 udnævnt til
stationsleder i Bogen- se. Maahr Hansen
kom til Bogen- se i 1967 efter 10 års
virke i Odense.

Den øvrige mandskabsstyrke består af
7 reddere og 15 deltidsbeskæftigede
brandmænd.



RANDRUP's tegning fra Fyns Stiftstidende, der illustrerer situationen omkring branden på Æbelø.

Om en tidligere stationsleder i **BOGENSE** fortælles:

For cirka 15 år siden udbrød der brand i et skovløberhus på den ganske lille ø, **Æbelø**, i farvandet ud for Bogense. Der blev slået alarm til Falck i **BOGENSE**, og stationen entrerede med en mand, der ville ro en påhængssprøjte og mandskab til øen. Inden afgang kom politimesteren til og skulle med til branden, hvis røg kunne ses fra fastlandet.

Undervejs i robåden sad stationslederen, som det sig hør og bør, og planlagde i tankerne slukningsarbejdet, hvilket resulterede i, at han tilsyneladende uden nærmere eftertanke spurgte en af redderne i båden:

„Tror Do no, der er vann nok derovre?“

At øen er så lille, at der kun skal et par længder slange til for at nå **Kattegat**, der har forbindelse med **Vesterhavet**, der via **Nordsøen** forsynes fra **Atlantehavet**, som igen har forbindelse med **Stillehavet**, bør vi vel kun nævne for fuldstændighedens skyld.

- MIDDELFART -

Året før Lillebæltsbroens åbning for trafik den 14. maj 1935 etablerede redningskorpset station i Middelfart. Redningskorpset på Fyn har tilsyneladende været meget fremsynet, idet man har kunnet forudse, at der ved broens åbning ville blive et trafikalt knudepunkt i Middelfart, og således brug for et redningskorpset. Denne fremsynethed har

holdt stik, idet Middelfart-stationens aktivitet lige siden har været præget af hovedvejstrafikken over Fyn. Ligesom i Bogense var det i starten firmaet Brdr. Petersen, der drev stationen, der på dette tidspunkt var beliggende inde i byen. Den 1. juli 1952 tog korpset den nuværende station, der ligger lige ud til hovedvejen, i brug. I perioden



fra 1948 til 1967 har korpset drevet brandslukningsvirksomhed for en del kommuner i oplandet.

Stationen udfører ambulance- og sygekørsel i hele ydelsesområdet, og det kørende materiel består af 2 ambulancer, 1 sengeambulance, 2 kranvogne, 1 auto-transportvogn og 1 vejpatruljevogn.

Stationsledelsen i Middelfart er overdraget stationsleder *A. W. Hansen* og assistent *K. E. Jørgensen*. *A. W. Hansen* er ansat i 1934 og udnævnt til stationsleder i Middelfart i 1945. Assistent *Jørgensen* er ansat i 1958 og udnævnt i 1964.

Den øvrige mandskabsstyrke udgøres af 8 reddere.

Tyfus på Lillebæltsbroen

I **MIDDELFART** huskes bedst en episode fra krigen, hvor to reddere var kaldt til Koldingegnen for at hente en kvinde, der var blevet syg og skulle køres hjem til Fyn.

Nu var det jo den tid, hvor der var tyske vagtposter på Lillebæltsbroen, og ingen kunne passere uden legitimationspapirer. Og til reddernes store fortrydelse var kvinden kommet af sted til Jylland uden papirer og havde gennemført udrejsen uantastet.

På vej tilbage blev ambulancen stoppet på broen og redderne afkrævet legitimation. Så var det patientens tur, og gode råd var dyre. Men den ene redder tog resolut og åbnede døren til bærerummet og nærmest puffede en tysk soldat ind i ambulancen, alt imedens han højt sagde „Tyfus – tyfus“ og pegede på patienten.

Tyskeren hoppede ud af ambulancen, smækkede døren og gav redderne ordre til at fjerne sig med vogn og patient i en vis fart.



- NYBORG -

På Fyns østkyst ligger købstaden Nyborg, der ligesom Middelfart er et knudepunkt for hovedvejstrafikken over Fyn. Nyborg-stationen blev oprettet den 1. juli 1935, idet man sammen med Nyborg brandvæsen tog den nuværende stationsbygning i brug. Pladsforholdene er efterhånden blevet meget små, så på stationen glæder man sig til sommer, hvor den nye station skal tages i brug. Den nye station bliver opført efter samme principper som station Dalum, idet der dog bliver ændret ved slangearnets opbygning. Byggesummen forventes at blive ca. 2 mill. kr. Byggeriet skulle stå færdigt i dette forår, men grundet den strenge vinter er man blevet ca. 5 uger forsinket.

Den 1. april 1968 overtog korpset hele Nyborg brandvæsen, idet der siden 1935 havde eksisteret en ordning, hvor

korpset skulle vedligeholde materiellet og køre sprøjterne til brandstedet, hvorefter kommunens mandskab overtog slukningen. Det samlede slukningsområde har ca. 26.000 indbyggere. Stationen udfører ambulance- og sygekørsel i hele området.

Nyborgs kørende materiel består af 2 automobilsprøjter, 1 slangetender, 3 ambulancer, 2 kranvogne, 1 autotransportvogn og 1 vejpatruljevogn.

Stationsleder i Nyborg er *Poul Göransson*, der ansattes i 1944 og udnævntes til stationsleder i 1956. Derudover består lederstyrken af assistent *Jørgen S. Andersen*, (ansat 1958 – udnævnt 1964) og assistent *Carl E. Efland* (ansat 1962 – udnævnt 1967).

Den øvrige mandskabsstyrke udgøres af 2 redningsførere, 12 reddere og 16 deltidsbeskæftigede brandmænd.





Nybyggeriet i Nyborg, der forventes tilendebragt i sommeren 1969.

I NYBORG kom en dame en dag ind på stationen og bad om at måtte få hjælp, idet hun havde låst sig ude. Damen var abonnent og tilsyneladende så taknemmelig for at få hjælp, at hun tilbød den assisterende redder at køre ham til sin bopæl – bag på cyklen. Redderen var bedre vant – han tog en bil, og da han kom til stedet, fandt han hurtigt ud af, at et lille spisekammervindue i husets stueetage stod åbent. Med sig havde han heldigvis en wienerstige, så det var en smal sag for redderen at nå derop. Hvad der imidlertid ikke var en smal sag var redderen. Han var lettere buttet, og i sin iver for at hjælpe den nødstedte dame undervurderede han sin egen størrelse i forhold til vinduets – med det resultat, at han uhjælpeligt hang fast, da overkroppen var kommet igennem.

Nu er der noget, der hedder held i uheld, og stor var redderens forundring, da den omtalte dame få minutter efter tilbød ham hjælp – inde fra huset. Medens redderen sad fast i vinduet, var hun kommet i tanke om, at hun havde en ekstranøgle i tasken, havde låst sig selv ind, og ilede nu vor nødstedte ven til hjælp.

Vi skal undlade at referere, hvad der blev sagt i de næste minutter, men ud igen kom redderen uden yderligere hjælp fra stationen.



- Brandvagt ØRBÆK -

Brandvagten i Ørbæk huses ved Shell-tanken på Hovedgaden nr. 4. Materialet består af 1 automobilsprøjte.

Foruden brandvagsleder *Poul Damgaard* er 4 deltidsbeskæftigede brandmænd knyttet til brandvagten .



- RUDKØBING -

Selv om Langeland kun er forbundet med en bro til Fyn, så har den derværende station og de 2 brandvagter nær tilknytning til Falck på Fyn, idet korpset på Langeland både teknisk og administrativt set tilhører Odense A/S.

Den første station på Langeland blev oprettet i Rudkøbing i foråret 1934, men da korpset i 1959 overtog brandslukningen i Rudkøbing, overtog man samtidig den kommunale brandstation, der blev indrettet til den kombinerede



brand- og redningsstation, der i dag betjener Langelands beboere.

Station Rudkøbing udfører sammen med brandvagterne i Humble og Snøde brandslukning på hele Langeland, der har ca. 18.000 indbyggere. Desuden udfører stationen al ambulance- og sygekørsel. Stationen råder over 2 automobilsprøjter, 1 slangetender, 3 ambulancer og 3 kranvogne samt diverse brand- og redningsmateriel.

Stationsledelsen i Rudkøbing er overdraget stationsleder *P. Larsen* og assistent *J. Christoffersen*. Stationsleder Larsen blev ansat på Ørnegården i 1929, og i 1956 blev han udnævnt til stationsleder. *J. Christoffersen* er ansat i 1950 og udnævnt i 1963.

Det øvrige mandskab udgøres af 8 red-dere og 16 deltidbeskæftigede brand-mænd.



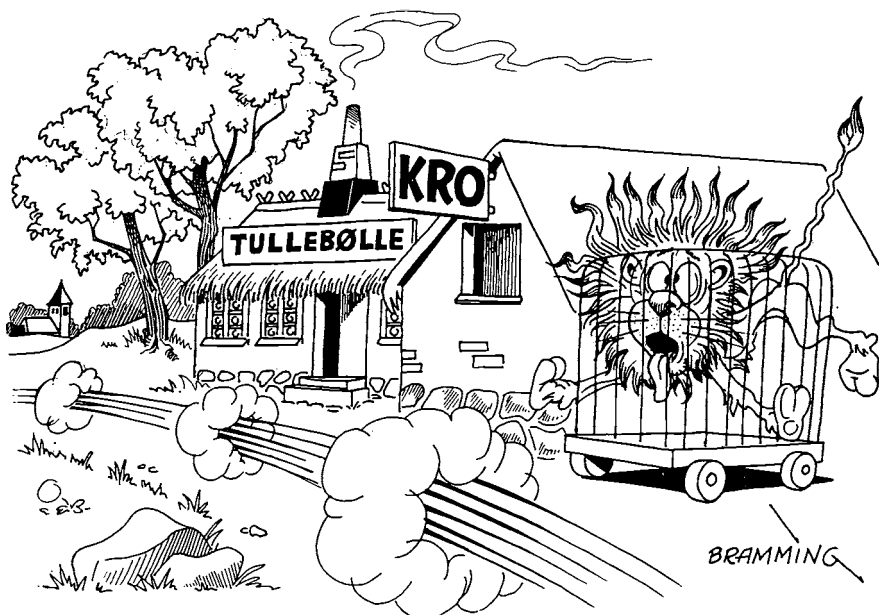
Løven der døde af at se en Falck-bil

Løven er som bekendt dyrenes konge, og mennesker fra alverdens lande tager hvert år til Afrika på farefuld løvejagt. Ganske vist påstås det, at løver kun sjældent angriber mennesker, men alligevel. I hvert fald hører man tit kendte danskere berette om dengang de under anspændelse af deres sidste kræfter i yderste fare nedlagde en løve.

Denne historie fra **RUDKØBING** handler også om en løve. En stakkels han-løve, der bidrog til en omrejsende managers beskedne indtægt ved i et bur at gebærde sig således, at folk ville betale for at se derpå.

Nu var det sommer, og så kan løver godt sove udendørs. Vor ven stod i sit bur foran **Tullebølle kro** på Langeland og smådøsede en lun sommeraften. Hvad løven ikke vidste og aldrig vil få at vide var, at skæbnen udfordrede ham i form af en rød Falck-brandbil, der fra Rudkøbing var på vej mod en skorstensbrand i omegnen.

En sådan sommeraften er der kun småt med trafik, og vore reddere i brandbilen fandt ikke, at det var nødvendigt med brug af hor-



net hele tiden. Men da de kom til Tullebølles bytrafik mente de alligevel, at hornet var på sin plads.

Uheldigvis blev hornet sat til lige uden for Tullebølle kro med det resultat, at vor slumrende løve fór op ved den ukendte lyd. Da den erfarede, at lyden kom fra et levende væsen, den aldrig i sit liv havde set før – en rød Falck-bil med slanger på taget – blev

den så betuttet over det uhyrlige brøl fra den danske „kollega“, at den tabte sin værdighed og lagde sig til at dø.

Moralen i denne historie må enten være, at man skal bruge Falck-biler i Afrika til at nedlægge løver med, eller at de danske Falck-reddere indskærpes ikke at bruge hornet i byer, hvor der er chance for, at løver færdes ...

- Brandvagt HUMBLE -



Humble brandvagt råder over Danmarks mindste Falck-brandstation og 1 automobilsprøjte, og mandskabet omfatter brandvagsleder *Leif Eckstrøm* og 3 deltidsbeskæftigede brandmænd.

- Brandvagt SNØDE -



Brandvagten i *Snøde*, der har til huse i *Snøde-Stoense Auto-værksted*, udgøres af 1 automobilsprøjte, brandvagsleder *Karl Emil Hansen* og 3 deltidsbeskæftigede brandmænd.

- AARUP -

Skal man finde Falck i Årup, er det lettest at tage med toget, idet jernbanen og Falck er naboer. Stationen blev åbnet den 1. april 1936, men først den 1. oktober 1947 blev den bygning, der nu danner rammen om korpsets mandskab og materiel, taget i brug. I 1966 er foretaget en tilbygning af garager.

Årups aktivitet er i de senere år blevet meget præget af den stigende trafik på hovedvej A1, og især den farlige vej-

udfletning ved Gribsvad, „rottefælden“, har sørget for, at ambulancerne i Årup ikke står meget stille.

Stationen udfører al syge- og ambulancekørsel i hele ydelsesområdet samt brandslukning for et område med ca. 12.000 indbyggere.

Stationsledelsen er overdraget stationsleder *Chr. Larsen* og assistent *Juul Hansen*. Chr. Larsen blev ansat ved korpset i 1931, men blev ved station

Årups indvielse i 1936 udnævnt til stationsleder. Juul Hansen blev ansat i 1955 og udnævnt til assistent i 1965. Ud over stationsleder og assistent udgør mandskabsstyrken 9 reddere og 8 deltid beskæftigede brandmænd.

Station Årups materiel består af 1 automobilsprøjte, 2 ambulancer, 3 kranvogne og et „fejleblad“.

Stationen i Årup. Billedet nederst til venstre er taget forinden tilbygning af kranvognsgarager fandt sted.



- FAABORG -

Ved kysten ud til det fynske øhav ligger købstaden Fåborg, der siden den 1. april 1937 har været i besiddelse af en Falck-station. Ved starten i 1937 overtog korpset Fåborg brandvæsen og har siden fungeret dels som købstadbrandvæsen og dels som brandvæsen for landdistriktet. Det samlede slukningsområde omfatter nu ca. 19.000 indbyggere.

Stationsbygningen blev taget i brug i forbindelse med åbningen i 1937, men har siden gennemgået flere om- og tilbygninger, bl. a. garage til kran- og arbejdsvogne. Stationen ligger faktisk godt placeret – lige ud til hovedfærdselsåren, der strækker sig fra Assensvej til Svendborgvej – og skulle man nogen sinde få lyst til at skrive til kollegerne, er adressen: *Lagonis Minde nr. 8.*



I Fåborg regerer stationsleder *R. Bejerholm* i samarbejde med assistent *Sv. Christoffersen*. De har henholdsvis 34 og 33 års anciennitet bag sig og er således godt rustet til at bestride hvervet som ledere af denne sydfynske station. Bejerholm er i øvrigt vicebrandinspektør.

Den øvrige mandskabsstyrke består af 1 redningsfører, 8 reddere og 9 deltids-beskæftigede brandmænd. Fåborg brandvæsenes mandskab udgøres af 1 brandinspektør og 10 brandmænd. Det kørende materiel består af 2 automobilsprøjter, 2 ambulancer, 1 senge-ambulance, 2 kranvogne og 1 Land-rover.

Politiassessor, byrådsmedlem **E. H. Strøbech** i **FÅBORG** fortæller den bedste historie ved

at citere en overskrift i en lokal avis for nogle år siden:

Ejendommen nedbrændte til grunden under stationsleder Bejerholm's kyn-dige ledelse

Men **Bejerholm** selv husker nu også mange episoder fra et langt liv som stationsleder. En dag blev stationen f. eks. kaldt til stran-

den, hvorfra en hest og mand var set falde gennem isen et stykke fra land. Da Falck-folkene kom, var manden kommet op, men

hesten stod i vand til halsen. En robåd blev fremskaffet, og så gik turen ud til hesten. Den var nu ikke til at hale op med almindelige midler såsom taljer eller træk i seletøjet. Men så var der en, der fik en god idé. Han havde hørt, at man ved at stramme et reb om halsen på hesten hindrede så meget luft i at komme ud, at den faktisk pusede sig selv op og derfor steg op som en ballon. **Det prøvede man – og mærkværdigvis kom hesten op . . .**



- OTTERUP -

Nord for Odense ligger byen Otterup, der har ca. 10.000 indbyggere. Siden den 15. november 1952 har stationen på Strandvejen 16 dannet rammen om den aktivitet, korpset har lagt for dagen i Otterup og omegn.

Gennem flere år har stationen virket som relæstation under Odense, men i

1968 blev den selvstændig. Stationens udseende er yderst tiltalende, og efter en tilbygning af carport til kranvogne m. v. samt inddragelse af stationsleders lejlighed til mandskabsrum og kontor har man fået helt ideelle forhold. Denne udvidelse fandt sted i 1968.



Stationen udfører al ambulance- og sygekørsel samt brandslukning for et område med i alt 11.500 indbyggere. Til at imødekomme disse forpligtelser råder stationen materielt set over 1 ambulance, 1 kranvogn, 2 arbejdsvogne, 1 automobilsprøjte samt diverse påhængsredskaber.

Stationsleder i Otterup er *Thorkild*

Kortbech Madsen, der er kendt for sit gode lune. Han har 25 års erfaring i korpset og har siden stationens start i 1952 beklædt stillingen som stationsleder.

Ud over stationslederen består mand- skabsstyrken af 7 reddere og 11 deltids- beskæftigede brandmænd.

Den bedste historie fra **OTTERUP** fortæller stationsleder **Madsen**:

En dag blev stationen kaldt ud til en mand, hvis folkevognsrugbrød ikke ville starte. Madsen tog selv derud, og på stedet viste det sig at være en tilsyneladende døvstum mand, der med tegn og fagter gjorde rede for situationen.

Madsen spændte wiren for og trak til med det resultat, at rugbrødet startede med en skøn blanding af banke-, raslelyde og omdrejningslarm. Den døvstumme abonnent blev af Madsen ved hjælp af sedler og tegn gjort opmærksom på, at motoren bestemt ikke var særlig god, hvortil manden „svarede“, at vognen netop var købt i København. Madsen fik ondt af den stakkels døvstumme mand, der således syntes at være blevet

snydt så vandet drev af ham, og rugbrødet blev slæbt til hans bopæl, hvor familien ventede. Madsen ringede til folkevognsforhandleren i København, der bad ham tilkalde politiet øjeblikkeligt. Det gjorde Madsen, skønt han havde svært ved at se forålet, men ved politiets mellemkomst lykkedes det at få opklaret, at den „stakkels“ døvstumme mand, der heller ikke var abonnent, havde stjålet en vogn i Sønderborg, kørt den til København og byttet den til rugbrødet + 6.000 kr. og kørt sin vej.

Få minutter efter erklærede et par smilende politifolk til Madsen, at han godt kunne køre hjem igen. **Manden havde tilstået – han talte et udmærket dansk og forstod alt, hvad der blev sagt ...**



- DALUM -



Ved sammenslutningen af Falck og Zonen den 1. januar 1963 blev den nye station på Svendborgvej 100 i Hjallesø taget i brug. Årsagen til oprettelsen af denne station var først og fremmest, at pladsforholdene på Odense-stationen var blevet så trange, at det ikke var muligt at rumme hverken mandskab eller materiel.

Station Dalum, der kørselsmæssigt fungerer som relæstation under Odense, er opbygget efter helt moderne principper, og der er således skabt gode forhold for mandskabet.

Stationen rummer tre funktioner: udrykningstjeneste, entreprenøraftdeling og centralværksted.

Udrykningstjenestens materiel består af 2 automobilsprøjter, 1 slangetender, 1 kulsyrevoغن, 5 ambulancer, 1 sygetransportvogn, 4 kranvogne og 1 vejpatruljevogn. Brandslukningsforpligtelserne for station Dalum omfatter et område med ca. 33.000 indbyggere. Udrykningstjenesten ledes i det daglige af overassistent *Vagn Hansen*, der har 22 års anciennitet bag sig. Den øvrige mandskabsstyr-

ke udgøres af 3 redningsførere og 21 reddere.


Entreprenøraftdelingen i Dalum ledes af redningsinspektør *K. Thygesen*, der er ansat i 1931 og udnævnt til redningsinspektør i 1961. Herudover omfatter afdelingen 1 formand og 7 entreprenørarbejdere. Materiellet består af 3 MAN-kranvogne med hydraulisk Falck-Schmidt kran, 1 højkran, 1 mobilkran, 1 lastvogn med kran og 3 blokvogne. Afdelingen udfører ca. 3000 entreprenøropgaver om året i hele det fynske område.

Centralværkstedet beskæftiger 1 overmekaniker og 7 mekanikere.

Juleaften i DALUM på Fyn.

En familie går i kirke efterladende juleanden i en automatisk el-ovn. Naboer bemærker et rødt skær fra køkkenet i halvmørket og alarmerer Dalum-stationen, der møder med hele tre slukningstog. Man må bryde ind i lejligheden, blot for at konstatere, at det røde skær stammer fra ovnens termostatlampe. Lederen af brandudrykningen, overassistent *Vagn Hansen*, konstaterer ved selvsyn, at anden har det udmærket i ovnen, og efterlader i køkkenet en seddel til familien: „*Deres andetog har det fint. Glædelig jul – Falck*“.

 Redningsstationer

 Hjælpebrandstationer





FALCK-HUSET, KONGENSGADE 65, 5000 ODENSE

MEDDELELSER

FRA FALCK & ZONEN

33. ÅRGANG

• APRIL 1969

• NR. 4



INDHOLD:

	Side
Falckair flyver stadig patienter	103
Nyordning af brandvæsenet i Nykøbing Falster	104
Da det skete	109
Børge Johansen har ordet	112
En Hong Kong brandmand får 300 kr. om måneden	115
Byggesager	119
Focus på den nye Vejle-station: Fremtidens brand- og redningsstation	120
FRA og TIL stationerne	126
Jubilæet i Odense	126
Misvisende melding havde nær kostet lille dreng livet ..	127
PERSONALIA	128
Månedens replik	130
Påhængssprøjten	131

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund
Redaktion: Preben Kjær, HD (ansvarshavende redaktør)
Jan Assentorp (redaktionens sekretær)
Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, 1593 Kbhvn. V.

Oplag: 4600 eksemplarer
Tilsluttet Dansk Personalebladsforening



FALCKAIR

flyver stadig patienter

Efter forhandling mellem Falcks Redningskorps A/S og rederiet A. P. Møller er der truffet aftale om, at rederiet erhverver en aktiepost i Falcks Flyvetjeneste A/S. Falcks Flyvetjeneste A/S's virksomhed vil fortsætte som hidtil.

Direktionen, den 21. februar 1969.

For personalet i korpset er det især sidste afsnit af den officielle meddelelse, der har interesse for det daglige arbejde.

Vi har ikke indgået forpligtelser for abonnenter og sygehuse, som i dag ikke kan opfyldes. Baggrunden for den afsluttede forhandling har imidlertid lidt med patientflyvning at gøre. Da *Falck* og *Zonen* i henholdsvis 1947 og 1939 påbegyndte flyvirksomhed, var det med det enkle formål for øje at effektivisere patientbefordring over længere afstande i Danmark og sikre hospitalsindlæggelse for småøers beboere. Efterhånden som årene gik, viste det sig også i luften, at to redningsorganisationer til patientflyvning var én for mange, og da charter-, avis- og fragtflyvning, og hvad man ellers kunne finde på, ikke gav de store indtægter, reducerede ZR langsomt sin flyvirksomhed samtidig med, at Falck øgede sin – af en helt anden årsag: ERA. I begyndelsen af 60-erne steg antallet af ambulanceflyvninger med syge- og tilskadekomne danskere i udlandet ganske støt, og det gav Falcks Flyvetjeneste en del at bestille. Men ikke nok til at holde en hel flyvetjeneste i gang, idet patientflyvning i alt kun omfattede omkring 25 % af den samlede Falck-flyvning i midten af 1960-erne.

Den omstændighed, at de danske sygekasser har overflødiggjort en del ERA-personhjælp, og korpsets flyvetjeneste ikke kunne komme ind i billedet som entreprenør – idet man har foretrukket hjemflyvning ved hjælp af taxa- og charterselskaber – medførte, at korpsets ledelse har måttet se i øjnene, at vore specielle ambulancefly ikke kunne udnytte deres kapacitet. Ledelsen havde derfor det valg enten at udvide vor flyvirksomhed væsentligt og dermed gå ind i en konkurrence, der ligger fjernt fra vort formål, eller finde en anden tilfredsstillende løsning. En investering i flyvetjenesten ville betyde, at korpset måtte tage betydelige summer fra vore stationsinvesteringer for at kunne klare sig i konkurrencen.

Derfor har ledelsen valgt at etablere et samarbejde med rederiet *A. P. Møller* om flyvning, idet dette rederi alligevel ønskede at gå ind i fragt og charterflyvningen, og dermed ville blive endnu en konkurrent, hvis korpset fortsatte alene.

I denne samarbejdsaftale er alle enige om, at *Falckair* stadig skal opfylde de naturlige flyvninger og forpligtelser, man hidtil har haft, så der er ingen grund for stationerne til at ændre den hidtidige fremgangsmåde for patientflyvning.

Nyordning af brandvæsenet i Nykøbing Falster

Den 1. april 1969 har korpset overtaget brandslukningen

Den seneste forøgelse af korpsets slukningsområde er **Nykøbing F. købstad** med 17.400 indbyggere. Der er oprettet en normaloverenskomst med tillæg om bygning, materiel, udrykning og civilforsvar. I oplandets sognekommuner har korpset haft brandslukningen i mange år, siden 1967 på normaloverenskomstens vilkår. En del af disse indgår den 01.04.70 i den nye Nykøbing F. storkommune, der således i god tid har fået løst brandslukningsproblemerne. Direktør **Peter Straarup**, der på korpsets vegne har ført de fleste af forhandlingerne, beretter her om overenskomstens tilblivelse. „Meddelelser“s medarbejder, **Jan Assentorp**, var til stede ved brandvæsenets flytning fra den gamle brandstation den 31. marts kl. 19 og supplerer med sine indtryk fra denne begivenhed.

Allerede i sommeren 1958 havde jeg den første orienterende samtale med borgmester *Reinholdt Jørgensen*. Den blev fulgt op med en skitse til en aftale, men derudover var der kun sporadiske kontakter indtil december 1962.

Det var jo helt naturligt, at borgmesteren også orienterede sig hos Zonen, der havde sit hovedkontor i byen. Forhandlingerne førtes af afdøde direktør *Johs. Hare*. I begyndelsen af 1962 nåede man frem til en rammeaftale, hvorefter det kommunale brandvæsen fortsat skulle bestå, men i lokaler i Zonens nye redningsstation, som var planlagt bygget midt i byen.

Sammenslutningen Falck-Zonen

Denne aftale overgik ved sammenslutningen den 1. jan. 1963 til De Danske Redningskorps. Og så mødtes borgmester Reinholdt Jørgensen og jeg igen ved forhandlingsbordet.



Reinholdt Jørgensen, borgmester i Nykøbing Falster siden 1954, medlem af Købstadforeningens bestyrelse og foreningens repræsentant i justitsministeriets brandråd. Derudover talrige fælleskommunale tilidshverv.



Situationen pr. 1. april 1969:

Lolland-Falster har ialt 128.500 indbyggere. Korpset udfører al patientbefordring og brandslukning for ca. 93.200 indbyggere og har derudover et vist samarbejde med Nakskov brandvæsen. Korpsets slukningsområde er markeret med rødt og stationerne med rød trekant.



Direktør Johs. Hare, medslufter af Zone-redningskorpset, direktør i dette indtil 1932, død 1965.

De afsluttende forhandlinger

Det blev til mange kontakter gennem årene, ikke blot på borgmesterkontoret, men også ved møder i justitsministeriets brandråd, hvor borgmesteren er Købstadforeningens repræsentant. Derved har han haft lejlighed til at studere brandvæsener over hele landet, når

brandrådet har foretaget prøvealarmringer. Han har også deltaget i den gennemgang af slukningsområderne, som brandrådet har foretaget i de senere år – se herom „Brandfare og Brandværn“ nr. 8/1968.

Jeg var altså ganske klar over, at det var en ekspert i brandvæsen, der skulle forhandles med. De mange andre kommunale tillidshverv tydede jo også på ekspertise på andre områder. Og i hvert fald kan jeg bevidne, at borgmesteren er specialist i at opnå det bedst mulige resultat for sin by. Men følgende spillets regler, der i dette tilfælde var det nye overenskomstsystem.

Den nye stationsbygning

Ret hurtigt efter sammenslutningen blev byggeplanerne ændret, og man fandt det nødvendigt at finde en bedre egnet og større byggegrund. I begyndelsen af 1965 var det nye projekt klar, men det strandede på manglende igangsætningstilladelse og den pludseligt gen-



Brand- og reaningsstationen i Nykøbing Falster, opført 1967–68, taget i brug den 18. juni 1968. Lokaliteterne er vist på billedet. I baggrunden ses slange- og øvelsestårnet, der er 20 m højt, og ved siden af antennemasten, der er 46 m. Der er udvidelsesmuligheder, for grunden er på ca. 14.000 m².

nemførte kreditstramning. Byggeriet blev derfor først gennemført i 1967–68. I mellemtiden var rammeaftalen fra 1962 blevet tilpasset de nye forhold, så der nu stort set kun stod tilbage at planlægge flytningen af materiel og etablering af mandskabsalarmeringsanlæg.

Den endelige overenskomst

Under samtalerne herom i foråret 1968 begyndte man i brandkommissionen at interessere sig for at få en fuldstændig brandslukningsoverenskomst. Vi forelagde et udkast til en sådan. Det kunne dog ikke færdigbehandles, før grænserne for den nye storkommune var fastlagt og sammenlægningsudvalget i funktion.

Udkastet indeholdt et tilbud om, at hele det deltidsbeskæftigede brandkorps,

i alt 22 brandmænd, kunne fortsætte i korpsets tjeneste i overensstemmelse med regulativet. Brandkommissionen og byrådet lagde vægt på, at denne overgang kunne gennemføres gnidningsfrit. Man ønskede ikke de stridigheder og den uro, der havde været andre steder. Derfor blev der på et tidligt tidspunkt givet en orientering, og brandmandsforeningens bestyrelse fik lejlighed til at studere forholdene i *Køge* og *Haslev*, hvor tilsvarende nyordninger af brandmændenes ansættelsesforhold var gennemført i de senere år.

Korpset havde herefter endnu et par møder med brandmændene, hvorefter de uden betænkeligheder gav grønt lys. Den 18.02.69 vedtog byrådet enstemmigt, at overenskomsten skulle træde i kraft den 1. april. Købstadens afgift til

corpset = udgifterne til brandslukning, bliver i 1969–70 ca. kr. 138.000 svarende til kr. 7,75 pr. indbygger. Når storkommunen fra 1. april 1970 er en realitet, skal der i alt betales ca. kr. 202.500 pr. år, altså i realiteten det samme som nu. Det svarer til kr. 7,65 pr. indbygger.

Gennemførelsen af nyordningen

Tiden var knap, men alt gik efter planen. Vi kunne arbejde hurtigt, takket være den tillid, som blev vist os fra byens side, og foruden borgmesteren vil jeg gerne nævne brandinspektøren, stadsingeniør *N. G. Høst-Madsen* og kæmner *C. A. Petersen*. Brandmandsforeningen, ved formanden *Henning Holmblad Hansen*, skal også have en tak for positiv medvirken; derved nåede vi at få den nye personlige udrustning frem til tiden – ganske vist kun $\frac{1}{2}$ time før.

Det var lige ved at svipse med DICO-radioalarmeringsanlægget, men det blev også nået, takket være post- og telegrafvæsenets velvilje. Forinden var en ny 46 m antennemast blevet rejst på rekordtid.

Der mangler nu blot de nye uniformer til brandmændene – men skræddermester Asaa arbejder på højtryk – en 250 kg pulverslukker og en ÖSA (olieskade-påhængsvogn).

Tak til korpsets medarbejdere

Jeg vil også gerne takke alle korpsets medarbejdere i Nykøbing F. De har naturligvis hele tiden været positivt indstillet, men der skulle jo gøres en ekstra indsats, og man skulle omstille sig for at få det hele til at fungere rigtigt fra starten.

Og så synes jeg, der er grund til at ønske stationsleder *Knud Vognsvend* til lykke. Han har gjort hele udviklingen med, fra hans far i 1920 begyndte sin sygekørselsforretning, som i 1931 blev til Falck-stationen i Nørregade. Nu har han oplevet, at al brandslukning, patientbefordring og redningsvirksomhed er blevet samlet under ét tag under hans ledelse – og det resultat var næppe nået uden myndighedernes og befolkningens tillid. Tak for indsatsen, også til hans medarbejdere.

Stationsleder Kn. Vognsvend byder velkommen ved sammenlægningen den 31. marts. Til højre ses brandinspektør N. G. Høst-Madsen og til venstre direktør Peter Straarup.



Stationen nu

Fra købstaden har vi overtaget 2 automobilsprøjter, 1 påhængssprøjte og 1 automobildrejestige med pumpe. Der fandtes i forvejen 2 automobilsprøjter, 2 påhængssprøjter og 1 slangetender med frontpumpe. Denne skal nu forsynes med bærbar pumpe, og desuden kommer, som anført, pulverslukkeren og ÖSA'en.

Der er 9 ambulance- og sygevoгне, 5 kran- og bugseringsvoagne, 1 vejpatruljevogn, 1 frømandsvogn og 1 blokvogn.

Ved stationen er der ansat 33 heltidsbeskæftigede brand- og redningsmænd og 23 deltidsbeskæftigede brandmænd. Derudover beskæftiges ved akkvisition og administration 6 mand. Så efterhånden er korpset en ret betydelig virksomhed i Nykøbing F.

Nykøbing F. slukningsområdet og de kommende ændringer

Denne store mandskabsstyrke, der bl.a. er en følge af det vidtgående samarbejde mellem kommunerne og korpset, medfører, at der kan garanteres omgående udrykning med mindst 3 mand uden ekstra betaling.

Slukningsområdet uden for købstaden består af 17 sognekommuner med 29.500 indbyggere. Den 1. april 1970 sker følgende ændringer: kommuner med 8.700 indbyggere indgår i den nye storkommune, der således får 26.500 indbyggere. Enkelte kommuner med i alt 7.200 indbyggere sammenlægges med hhv. Saksøbing og Stubbekøbing, der har egne kommunale brandvæsener. Der dannes to nye kommuner, Nordfalster og Sydfalster med hhv. 7.600 og 6.000 indbyggere. De to nye kommuner dannes af områder, hvor korpset udfører brandslukningen, og man kan vel derfor formode, at de vil fortsætte. Bli-



ver det tilfældet, skal der oprettes hjælpebrandstation med vagtsprøjteberedskab i Nordfalster kommune, formentlig i Nr. Alslev by, og der skal indsættes en automobilsprøjte som lokal slukningshjælp i Gedser by. Dette fremgår af brandrådets planlægning og vil blive gennemført af korpset uden ekstrabetaling i overensstemmelse med protokollatet af 22. maj 1967. Initiativet til forhandlingerne vil blive taget af korpset, så snart justitsministeriets tilkendegivelse i henhold til brandlovens § 6 vedrørende overenskomsten med Nykøbing F. byråd foreligger. De områder, der sammenlægges med Saksøbing og Stubbekøbing, må nok anses for tabte.

Hvad sker der ivoerigt på Lolland-Falster?

Situationen på Lolland-Falster i dag ses på kortet side 105. Ingen kan i dag sige, hvorledes det ser ud den 1. april 1970, bortset altså fra i Nykøbing F.-området, for sammenlægningsudvalgene har endnu ikke truffet bestemmelser. Og korpset har nu en gang det princip at „tie, mens retten sidder“. Vi er naturligvis helt klar over, hvilke konsekvenser kommunernes mulige beslutninger vil kunne få for stationerne på Lolland. Vi har tilsvarende ændringsplaner klar, og vi kan love, at medarbejderne vil blive orienteret i god tid.

Peter Straarup.

Da det skete

Glimt fra sammenlægningen af et kommunalt og privat brandvæsen

Mandag den 31. marts kl. 19.00 foretog de kommunale brandmænd den sidste udrykning fra brandstationen i Voldgade. „Alarmadressen“ lød denne gang på Falck & Zonens nye station på Grønsundvej, hvor korpsets ledelse og de nye kolleger ventede for at modtage Nykøbing Falster brandvæsen.

Timerne forud for kl. 19.00 havde været hektiske på korpsets station. De sidste installationer skulle foretages, og brandfolkene personlige udrustning måtte afhentes pr. bil i København, hvor man netop havde fået leveret de sidste effekter.

Næsten alt var klappet og klart, da brandvæsenets tre køretøjer med blinkende udrykningslys og et enkelt „trut“ i hornet drejede ind på stationens gårdsplads.

Brandkøretøjerne blev hurtigt rangeret i garage, hvorefter brandinspektøren ved en parade overleverede kommandoen over de kommunale brandfolk til korpset. Direktør Straarup takkede på korpsets vegne for brandmændenes positive indstilling til nyordningen og gjorde samtidig rede for aftenens program.

De nye kolleger kom hurtigt på talefod, og allerede inden det fælles kaffebord i brandmændenes samlingsstue drøftede man ivrigt de tekniske finesser ved de nu fælles brandkøretøjer.

Ved kaffebordet blev enkelte praktiske ting ordnet, således at vagtordninger m. v. var i overensstemmelse med de aftalte retningslinier.



Distriktsleder Harald Aagaard og stationsleder Vognsveind modtager brandfolkene i garagen, hvor køretøjerne er ved at blive rangeret ind.

Samtale med brandinspektøren

Efter det hyggelige samvær omkring kaffebordet blev der lejlighed til en samtale med brandinspektør *N. G. Høst-Madsen*, medens brandmændene fik udleveret deres personlige udrustning i garagen.

Brandinspektøren redegjorde indledningsvis for det kommunale brandvæsens udvikling siden oprettelsen i 1894, hvor hvervet som brandmand var et borgerligt ombud. Der blev f. eks. ved en session i 1909 udtaget 487 mand til brandvæsenet i Nykøbing Falster, så man må jo nok tillægge de moderne brandkøretøjer skylden for, at udgifterne til brandmandslønninger ikke overbelaster budgetterne i dag. Den første automobilsprøjte kom til Nykøbing F. i 1919, og i perioden til i dag har brandvæsenet både personelt og materielt tilpasset sig den udvikling, der har fundet sted.

På spørgsmålet om, hvad man som brandinspektør mener om den udvikling, der nu har fundet sted, udtalte Høst-Madsen, at han nærede fuld tillid til, at korpset kunne løse den opgave, man nu havde påtaget sig fuldt ud. Han lagde dog ikke skjul på, at det kunne være svært efter 20 år som brandinspektør for et kommunalt brandvæsen at skulle omstille sig til disse ændrede forhold. Men – som brandinspektøren udtrykte det – når man har tiltro til, at det er den bedste ordning for en købstad som Nykøbing Falster, der efter min mening er for lille en by til at råde over et brandkorps med heltidsbeskæftigede brandmænd, så må man yde støtte til en sådan udvikling og hensigtsmæssig løsning. Koncentrationen af serviceydelserne hos ét korps finder jeg hensigtsmæssig, fremfor en fordeling på flere korps, der ikke har mulighed for at udnytte mandskab og

materiel på samme effektive måde. Høst-Madsen nævnte endvidere, at det efter hans mening ville være svært at drive et brandvæsen på honorarbasis fremover, idet det vil være for vanskeligt at få de nødvendige medarbejdere. Det er jo et fritidsarbejde, og unge mennesker vil i dag hellere have frihed fremfor penge, og det er der måske ikke noget at sige til.

Brandinspektør N. G. Høst-Madsen sluttede med at udtrykke håbet om, at Nykøbing Falster også i de kommende 75 år må have et brandvæsen, der til stadighed kan efterkomme de krav, byen stiller til det.

Tillidsmændenes mening

Senere på aftenen kom der en samtale i stand mellem formanden for brandmandsforeningen, *Henning Holmblad Hansen*, foreningens kasserer gennem 20 år, *Johannes Petersen*, og korpsets tillidsmand, redningsfører *Knud Juliusen*.

Brandmændene gjorde gældende, at foreningen gennem forhandlinger med korpset havde opnået de rettigheder, man ønskede, og at man derfor ikke

mente, der kunne opstå personalemæssige problemer. De gnidningsløse forhandlinger havde udraderet den lille smule skepsis, der havde hersket hos nogle af brandfolkene.

Knud Juliussen var også af den opfattelse, at der ikke kunne opstå personaleproblemer ved en sådan sammenlægning, hvilket jo sammenslutningen af Falck og Zonen i 1963 kunne bekræfte.

Man var enige om, at man ville prøve at lære af hinanden, idet de forhenværende kommunale brandfolk jo nok vidste mest om bybrand, hvorimod korpsets folk til gengæld vidste mest om landbrand.

Alt i alt herskede der et gensidigt indtryk af, at sammenhold og samarbejde ville kendetegne de nu forenede brandvæsener i Nykøbing Falster.

— — —

Det blev sent den aften, inden alle nåede hjem. Der var mange ting, der skulle drøftes, mange historier, der skulle fortælles, for man ville jo gerne lære hinanden rigtigt at kende. Det er trods alt meget rart at vide, hvem der har fat i den anden ende af slangen.

jea.

De fleste af stationens medarbejdere til parade ved overtagelsen af brandslukningen.





Børge Johansen:

DIREKTØREN HAR ORDET

Om demokrati og argumenter

Som Ægypten havde sine plager, har de moderne samfund deres, og de muligheder, vi har for at bekæmpe dem, bør man selvfølgelig udnytte. Over for de helt store plager som kolde og varme krige, folkedrab, hungersnød og forfølgelse af folk på grund af race eller tro, er vi i vort lille land ret magtesløse. Men selv i vort lille land er der ting, vi kan interessere os for og gøre noget ved. Mest nærliggende må det for os være at rette opmærksomheden mod frustrationen, så meget mere som den er kimen til store plager.

Frustration er en slags skuffelse eller måske nærmere en beklagelse af og aggression mod konsekvenserne af kløften mellem virkeligheden og de idealer, der foregøgles os, eller som vi selv forestiller os dem. Mennesker frustreres, når de i årevis har hørt om et velfærdssamfund med gode boliger til alle men alligevel konstaterer, at de ikke kan få tag over hovedet. De frustreres også, når de konfronteres med uretfærdigheder i byrde- og godefordeling eller med påbud, beslutninger, processer og tilstande, som i virkeligheden bygger på fordomme, betydningsløse traditioner



Mennesker frustreres, når de lever i et velfærdssamfund, men det kommer heldigvis til udtryk på forskellig måde.

og meningsløs autoritetstro i stedet for på realistiske bestræbelser for at skabe en god tilværelse for alle. Og så er der den frustration, som allerede *Marx* var inde på under sin gennemgang af frem-

medgørelsesteorien, og som forfatteren *Villy Sørensen* har skildret udmærket både i sin bog om Marx' økonomiske og filosofiske ungdomsskrifter og i bogen „Mellem fortid og fremtid“. Det er to økonomisk overkommelige uglebøger, som hermed være anbefalet på det bedste. Netop denne frustration gemmer sig bag emnerne information og kommunikation, der har udgjort så vægtige led i diskussionen omkring demokratiet på arbejdspladsen.

Arbejdspladsdemokratiet har vi som bekendt også beskæftiget os med. Vi har diskuteret det på tre virksomhedskonferencer, og vi er nu kommet så langt, at vi skal drøfte nogle principper med de implicerede fagorganisationer inklusive arbejdslederforeningen. Resultatet af denne drøftelse skal til efteråret i form af oplæg, forslag eller retningslinier forelægges og behandles på

en konference for personalet og ledelsen, idet organisationerne, der således vil have gjort deres skyldighed som medgangsættere, derpå vil trække sig tilbage.

Skulle nogen synes, at det er gået lovligt trevnt, kan der være grund til at minde om, at tankerne, som de er blevet skitseret af hovedorganisationerne og diskuteret på et utal af møder og i lige så mange artikler, endnu ikke er blevet realiseret andre steder. Godt nok kender vi de regler, der er blevet vedtaget inden for kooperationen, men foreløbig er der ikke sivet noget ud om de praktiske virkninger. Selv om vi slet ikke har fornemmelse af, at der er nogen frustration på vej hos os, har idéen interesseret os, og netop derfor har vi ud fra ønsket om ikke at komme til at snuble i starten foretrukket at gå forsigtigt til værks.



Argumenterne skal være i orden, når der diskuteres. Ved virksomhedsnævnmøder gælder det for tillidsmanden om at have snakketøjet i orden og medbringe - udover den lille røde - en specialist, der kan holde rede på paragrafferne, således at misforståelser undgås.

Nået så vidt bliver det personalets og ledelsens sag at virkeliggøre den model, der vil blive lagt på bordet. Det vil så nok være nyttigt i god tid at forberede sig. Et par uvaner hist og et par fordomme her skulle det vel være muligt at kvæle inden starten.

En af uvanerne kan man læse om i „Företagaren och samhället“, der udkom i 1961 på Bonniers forlag i Stockholm. Forfatteren, *Tore Browaldh*, var Svenska Handelsbankens administrerende direktør, og han kunne tillige se tilbage på en tid som chef for Europarådets økonomiske og sociale afdeling og en periode som direktør for den svenske arbejdsgiverforening. Blandt Browaldhs rige erfaringer er den, at menneskene lider af en katastrofal mangel på evne til at tale fornuftigt sammen. Skal man drøfte vigtige sager og træffe beslutning om dem, må man interessere sig for reglerne om ords betydning. Mennesker har en ulyksalig trang til at abstrahere fra virkeligheden, når de siger noget, og denne trang er bevisligt skyld i en mængde ulykker og skuffelser. Trangen kan man bekæmpe ved at sætte sig ind i betydningslæren, også kaldet semantikken. Det har selvfølgelig ikke været meningen i denne lille, bestilte artikel at trænge dybere ind i emnet, men interesserede, og dem må der nødvendigvis være nogle af, henvises til en lille og ret tilgængelig fremstilling: „Språk och påverkan“ af *Jan Andersson* og *Mats Furberg*. Den er udgivet i 1966 på forlaget Aldus/Bonniers, Stockholm.

Lidt i familie med semantikken er argumentationslæren. Mange har det med at ytre deres meninger, påstande og ønsker, som om de altid var i stand til at stå alene. Nogle har slet ikke fornemmelsen af, at der som oftest må knyttes

en begrundelse til det, de siger. Andre kan det godt stikke at blive fornærmet, fordi de synes, at folk uden videre må kunne forstå det indlysende rigtige i det, de mener. Og så er der naturligvis paver og enevoldskonger. Men dem skal man ikke regne med, for de har brev på, at de ikke behøver at begrunde noget som helst, og det er de fleste af dem også døde af.

Heller ikke argumentationslæren er det meningen at komme nærmere ind på her, men da manglende kendskab til den tydeligvis er et savn for mange og i hvert fald vil blive det for dem, der aktivt skal beskæftige sig med arbejdet for demokrati på vor arbejdsplads, vil jeg gerne benytte lejligheden til at anbefale en udmærket og let tilgængelig fremstilling af *Helmuth Hansen*, der hedder „At argumentere rigtigt“. Den er udgivet på Munksgaards forlag i 1961. Bogen har på forsiden følgende citat fra den analytiske erkendelses-teori: *Vi påstår ikke: hvad du siger er falskt. Vi spørger blot: hvad mener du med det, du siger?* Det havde været et nyttigt spørgsmål, da de Gaulle udtalte sig til den britiske ambassadør i Paris om Europas fremtid, og englænderne forstod generalen helt anderledes, end han selv mente, han skulle forstås, end da de danske sygekasser fik forelagt socialreformkommissionens betænkning og fik noget andet ud af den, end kommissionen mente. Vi skal dog ikke selv bryste os. Vi har i årevis ikke forstået, hvad vores flinke tillidsmand i Odense mener, når han taler om forskudte midt-dage. Men vi kan prøve på at forbedre os – begge parter!

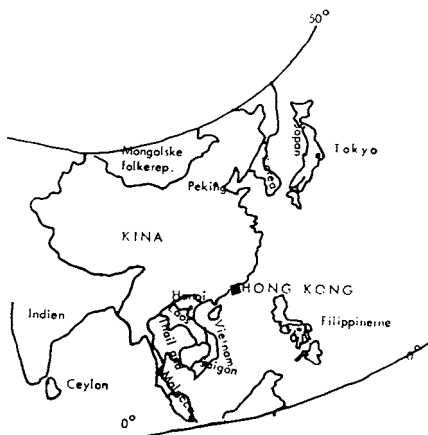
En Hong Kong brandmand får 300 kr. om måneden

I slutningen af august fik korpset besøg af en fire-chief, first class, mr. A. J. Jones fra Hong Kong. Hans opgave var på to år at analysere Hong Kongs ambulancevæsen, rejse til andre steder i verden, hvor ambulancetjenesten synes bedre, vurdere sine indtryk, aflevere et responsom og gennemføre en omorganisering af Hong Kongs ambulance-tjeneste.

Hong Kong (på kinesisk Hsiang Kang) er en britisk kronkoloni med over 3 millioner indbyggere ved Kinas sydkyst nær floden Kan-Kiangs (Perleflodens) munding. Den består af øen Hong Kong med hovedstaden Victoria (1,6 mill. indb.), nogle mindre øer og halvøen Kowloon. Der er over 6.000 fabrikker. Hong Kong styres af en guvernør og et udøvende råd.



Senior Divisional Officer A. J. Jones, Hong Kong.



Mr. Jones' opgave

Som nævnt var mr. Jones' opgave knyttet til Hong Kongs ambulancevæsen, der hører sammen med kronkoloniens brandtjeneste. Den engelske guvernør har indført et system, hvorefter en række specielt dygtige analytikere bliver sat på to-års opgaver, hvor de skal kortlægge en bestående funktion og efter godkendelse tilrettelægge en reorganisering. Det er noget, man gør, fordi befolkningens antal stiger med så stor

hast, at der ikke er tid til at drøfte problemerne under mange møder og i langsomt arbejdende udvalg. Systemet har den svaghed, at det ikke er særlig demokratisk, men til gengæld er det effektivt og skaber udvikling i takt med befolkningstilgangen, hvilket kommer hele befolkningen til gode. Således var mr. Jones for et par år siden sat på en opgave med olieraffinering, og han ved, at han i 1970-71 får en ny opgave, som ingen i Hong Kong i dag kender.

Hong Kongs ambulancetjeneste

Hong Kongs ambulancetjeneste er i dag knyttet til kronkoloniens brandvæsen, der ligesom andre samfundsfunktioner drives af uddannede teknikere – i første række englændere. Så vidt vi kunne forstå mr. Jones, var det netop denne samhörighed med brandslukningen, der voldte problemer, idet hovedøens fem brandstationer havde hver sin brandchef, der var ansvarlig for ambulancetjenesten på stationen og derfor havde sin egen mening om dennes drift. Derfor havde mr. Jones netop med stor forventning set hen til besøget i Danmark, hvor der – i modsætning til andre lande – synes at være lidt centraliseret organisation over tingene.

Hong Kongs brand- og ambulance-mænd er kinesere. Der knyttes det lille kuriosum til deres ansættelse, at de skal være ugifte og uforlovede for at blive ansat. Sagen er nemlig, at der til ansættelsen hører en bolig, hvor der kun kan være én person. På et senere tidspunkt i ansættelsen lempes der dog lidt på disse regler. Den største del af Hong Kongs befolkning er kinesere, så det at få brandmænd volder ingen problemer. En kineser får omkring 300 kr. om måneden i løn som heltidsbeskæftiget. Det er normalløn for kinesere i

Hong Kong. Til gengæld betales alle former for højere uddannelse godt, ofte med omkring 7-8.000 kr. pr. måned. En person kan leve for omkring 250 kr. pr. måned i Hong Kong, hvis der ikke stilles for store krav til levestandarden.



Selv om månedslønnen er lille, kan en Hong Kong brandmand godt nyde tilværelsen. Han får jo kun vrøvl med sig selv, hvis pengene ikke slår til.

Materiellet

Hong Kongs brand- og ambulance-materiel består i hovedsagen af nogle for danskere velkendte vogntyper. Ambulancerne er på størrelse med vore sengeambulancer og i hovedsagen bygget på BMC-chassis'er. Enkelte Volkswagen-ambulancer bliver benyttet, men erfaringerne i Hong Kong viser – ligesom i Danmark – at de ikke er særlig gode som ambulancer, når man har moderne kvalitetskrav til transporten for øje. Som redningsvogne genser vi Ford-Transit, der ikke behøver nærmere præsentation for Falck-folk, og ser vi på brandmateriellet, kan mr. Jones berette, at Magirus fra Tyskland over-

alt i verden, hvor han har været, er det vognmærke for sprøjter, der har det bedste renommé. Vi kan forstå, at Hong Kong i høj grad benytter vest-europæisk og amerikansk udstyr, for da vi præsenterede vore japanske Toyota-slangeudlæggere for mr. Jones, rynkede han på næsen og forklarede, at de i hvert fald ikke var gode i Hong Kong. Og det til trods for at afstanden mellem Japan og Hong Kong ikke er så stor som afstanden til Europa.

Hvad så mr. Jones?

Mr. Jones var indbudt af korpset, hvorfor vi havde tilrettelagt et alsidigt program for hans fem-dages ophold. Første dag – der kun var en halv dag – fik mr. Jones en introduktion af korpsoinstruktør *Aage Rørmark*, hvorefter han kom på *Rigshospitalet* – for at se hospitalspraktik. Anden dag tog stationsleder *L. E. Andersen* fra *Tåstrup* sig af mr. Jones og præsenterede Nordsjælland med dertil hørende brand- og redningsstationer i *Helsingør*, *Helsingør*

og *Hørsholm*. Om aftenen fik mr. Jones lejlighed til at hilse på korpsets direktion, idet han deltog i *Dansk Brandværnskomité's* livlige og interessante årsmøde.

Næste dag havde vi fået udvirket et besøg hos *Københavns Brandvæsen*, hvor mr. Jones fik lejlighed til at se og høre om hovedstadsbrandvæsenet, dets ambulancetjeneste og alarmcentralen for *Storkøbenhavn*. Samtidig var vi så heldige, at brandvæsenet holdt svømmedykkerøvelse ved „Isbjørnen“ på *Langelinie*, så mr. Jones fik lejlighed til at se svømmedykkere i vandet. Efter en frokostsamtale om kommunister og kinesere i direktionens spisestue tog vi ud for at hilse på stationsleder *Kaj Olsen* og *Lynghy-stationen*.

Fjerdedagen begyndte hos overlæge *Hans Pahle* på *Diakonissestiftelsen*, hvor mr. Jones hørte om vore redderes uddannelse og så lidt af det danske hospitalsvæsen. Derefter gik turen til *Testa-laboratoriet*, der som bekendt fremstiller *AMBU-fantom*, og eftermid-



*Mr. Jones studerede vore ambulancer med stor interesse. Her forevises en af de nye Fiat-ambulancer, der er leveret til station *Frederiksberg*.*

dagen tilbragte mr. Jones på *Gladsaxe-stationen* for at kunne rykke ud og se korpset arbejde „i marken“. Det blev ingen afgjort succes, for hver gang mr. Jones med følge ankom i personbil til brand- og ulykkessteder, havde redderne været der og ordnet, hvad ordnes skulle. Men mr. Jones fik da i hvert fald et lille indtryk af hurtigheden. Sidste dag havde stationsleder *P. W. Christensen* i Ballerup arrangeret besøg hos *redningseskadrille 722 i Værløse*. Mr. Jones – der er kendt med helikoptere til ambulancebrug – udtrykte stor beundring for de i Danmark benyttede store Sikorsky-helikopteres indsats, og vi er også flyvestationens personale megen tak skyldig for den gennemgribende orientering – med ledsagende flyvetur – der blev mr. Jones til del. Det sidste arrangement var et besøg på *Redningsskolen og Redningsteknisk Institut*, hvor mr. Jones fik alt at vide om ambulanceuddannelse m. v. Da hans besøg netop „løb sammen“ med et knallert-samariterarrangement i *Glad-*



I Værløse demonstrerede redningseskadrille 722 deres færdigheder for Mr. Jones, der var meget betaget af besætningens kunnen.

saxe fik mr. Jones på den måde også lejlighed til at hilse på repræsentanter for *Dansk Røde Kors* og borgmester *Erhard Jacobsen*.

Hvad lærte vi af mr. Jones?

Selv om det aldrig vil være det samme at tale med en udenlandsk brandchef som at besøge det pågældende lands brandvæsen og sætte sig rigtigt ind i forholdene, har vi da draget en del lære af mr. Jones' besøg, idet han i rigeligt mål videregav de indtryk, han havde fået ved sine forudgående besøg i USA.

Er brandmanden ikke en god ambulancemand?

En af mr. Jones' overvejelser i forbindelse med reorganiseringen af Hong Kongs ambulancevæsen gik ud på totalt at adskille brand- og ambulancetjenestens personale, idet mr. Jones udtrykte som sin opfattelse, at *brandmandens psyke skal være en anden end ambulancemandens*. Medens brandmanden skal være *resolut, myndig* og måske til tider *kynisk*, bør ambulancemanden være *tillidsvækkende, forstående* og have fornemmelse af patienternes umiddelbare *tilstand og behov*. Derfor vil Hong Kongs ambulancemandskab blive undervist op til 30 timer i *patientpsykologi*. Noget, mr. Jones lagde meget stor vægt på. I korpset læres følelsen af rigtig patientbehandling og takt gennem erfaringen, men måske var det en idé at koble patientpsykologi til den første undervisning i patientbefordring?

En bedre bære

I korpset har vi haft følelsen af, at den nuværende – lægekonstruerede – bære, vi benyttede, er noget af det bedste, der findes. Men mr. Jones fortalte os, at en bedre findes i USA. Den har samme

elevationsmuligheder som vor, men er forsynet med et *universal-kørestel*, der slås ud, når båren tages ud af ambulancen. Herved kan patienten køres til og fra ambulancen/hospitalet i „sofabordshøjde“, og så snart redderne skal have båren ind i ambulancen, klappes kørestellet sammen, så båren får normal højde. Ved en kombination af elevationsmuligheder og kørestel kan båren hurtigt omdannes til en *regulær kørestol* og benyttes som sådan.

De danske udrykningshorn gode nok

Mr. Jones erklærede, at korpsets italienske udrykningshorn efter hans mening hørte til de bedste i verden. Kun en enkelt – amerikansk – type synes bedre. Det er et nyt elektronisk horn, der giver en række enslydende, hurtige toner, iblandet en hel del overtoner. Faktisk lyder det noget i retning af elektronisk musik.



Mr. A. J. Jones i samtale med korpssinstruktør Aage Rørmark, der gjorde rede for korpsets uddannelse af ambulancepersonel.

Ved afrejsen erklærede mr. Jones, at besøget i Danmark efter hans mening havde været aldeles vellykket. Han var ikke blevet skuffet i sine forventninger, og skulle nogen korpssansat have lyst til at gøre turen til Hong Kong, har vi adressen. Alt i alt et besøg til stor gavn for begge parter.

bygge- sager



Telegrammet her fra **Hjørring** bør vel ikke kommenteres:

til direktionen
de venligste hilsener fra personalet i hjørring i anledning
af indflytning i ny station
p gullach



Vejle-stationen under bygning. Til højre ambulancegaragen. Jævnfør i øvrigt tegning i „Meddelelser“ nr. 5/1968 side 178.

Focus på den nye VEJLE-station:

Fremtidens brand- og redningsstation

Korpset har hidtil kunnet rose sig af at bebo Danmarks mest moderne brand- og redningsstation i Gladsaxe ved København. Det eneste lille problem i denne forbindelse har været, at stationen i Gladsaxe ikke er bygget af os, men med den dynamiske borgmester *Erhard Jacobsen* og hans embedsmænd som bygherrer.

Nu er Jylland imidlertid ved at gøre Gladsaxe rangen stridig. Ved et besøg på den af korpset selv byggede nyindrettede station i *Vejle* får man ikke ind-

trykket af, at der er overladt noget som helst til tilfældigheder. Alt er hensigtsmæssigt indrettet, og det ser ud som om, at der ikke er sparet nogen steder. Men det må der dog være blevet, for hele byggeriet er gennemført for *mindre end 4 mill. kr.*, hvilket bestemt ikke kan siges at være for meget.

Tirsdag den 18. februar var stationen om end ikke færdig, så dog klar til indflytning, og det skete med manér. Stationens mange udrykningskøretøjer kørte i kortege gennem byen for at mar-

kere indflytningen, og ved politiets mellemkomst blev denne kortegekørsel lidt af en begivenhed i byen. Da man nåede pladsen foran *Sci. Maria Hospital*, dalede der blomster ned over vognene, og i vinduerne stod hospitalets søstre og vinkede til redderne. I dagene derefter besøgte talrige Vejle-beboere stationen, og mandskabets gæstfrihed blev yderligere vist ved tre „familieaftener“, hvor koner, børn og familie blev inviteret på rundvisning og kaffe i de nye omgivelser.

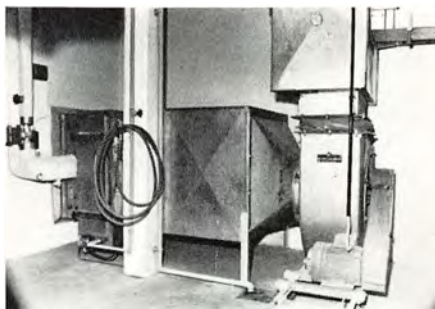


„Redningsbørn“ på besøg i Vejle, da stationen blev åbnet for de ansattes familier.

Moderne kontorforhold

Første sal af „hovedbygningen“ beboes af administrationspersonalet. Der er ligesom i Århus indrettet kontorlandskab med grønne planter, der yderligere fremhæver de smukke ting i kontoret. Alle møbler – udført i lys eg – præsenterer sig lyst og venligt i de solrige omgivelser. Å propos sol er alle vinduesindfatninger forsænket, så solstrålerne

ikke bliver generende, og for at kontor damerne ikke skal blive alt for elektriske, er der i kælderens anbragt et raffineret vand-luft-anlæg, der forsyner hele bygningsværket med varm luft med stor fugtighedsgrad. Anlægget har ganske vist haft nogle børnesygdomme, således at en dame i ny og næ er kommet i stødet, men det fortager sig sikkert med alderen.



Det kombinerede varmlufts- og fugtighedsanlæg i kælderen.

Administrationslokalerne er store nok og måske lidt store i forhold til tidligere tid, men med den udvikling, der sker overalt, skal man ikke vente, at der stadig vil være overskud af plads.

Kantine og undervisningslokale

I tilknytning til det store administrationslokale er indrettet en kantine, hvis ene hele vægside er af træ. Ved nærmere eftersyn viser det sig, at træet er noget specielt forarbejdet, idet det med mellemrum er forsynet med klaverhængsler. Det betyder dog ikke, at der bag væggen åbenbarer sig et musikstudie, men et undervisningslokale. Hvis der en aften er brug for mere plads, end undervisningslokalet byder på, kan hele væggen til kantine trækkes til side, og der bliver så yderligere en snes kvadratmeter at disponere over.



Overst: Selskabskontoret på Vejle-stationens 1. sal. Vinduerne er bygget således, at solen generer mindst muligt uden at blive lukket ude.

Til venstre: Kontordamernes nye uniformer, der både med hensyn til snit og kjølængde er tilpasset moderne tider.

Nederst: Kontorchef J. Schmidt i samtale med en medarbejder på sit nye kontor.



Vagtcentral med soverum

I stueplan ligger vagtcentralen godt placeret mellem ambulance- og brandgaragen. Den er indrettet således, at der konstant kan benyttes to betjeningspladser, og der er så mulighed for, at yderligere fire mand kan sættes ind,

hvis der bliver travlt. Vagtmestrene har så at sige deres egen afdeling i bygningen, idet der i tilknytning til vagtbordet er placeret et soverum, assistentkontor, toilet og en kaffemaskine. At radiopult og telefonbetjeningsbord er nyt turde vel være overflødigt at bemærke.

Den nye vagtcentral i Vejle. Bemærk de små sideborde, der gør, at vagtmestrene har god plads til at krive, samtidig med at alle kort og nødvendige instrukser er nær ved hånden.



Soverum med toiletter

I parcelhusbyggeri er det efterhånden erkendt, at der bør være rigeligt med toiletter og håndvaske. Det samme behov føler man, når man er på rejse og besøger et hotel. Så hvorfor skulle der ikke være behov for gode toiletforhold på en redningsstation? I Vejle er indrettet toilet med håndvask i forbindelse med en lille gang, der forbinder soverummene to og to.

Soverummene er – ligesom alt øvrigt – møbleret med lyse møbler, til hvilke tapet og gardiner er afstemt i farve. I hvert soverum findes et lille bord, læselampe og en hylde til den ønskede litteratur.

Der er naturligvis ingen bogcensur, så alt lige fra Dostojevskijs samlede værker til Vendelkærs underværker er tilgængeligt. Der er personsøgeanlæg og højttaler i hvert rum. Sengene er moderne sovebrikse med skuffer til sengetøj i bunden. Hver mand deltager i stuetørn, der omfatter fejning m. v. af soverum, toilet og gang.

Opholdslokaler og fritidsfaciliteter

Opholdslokalerne og køkkenet er nydelige og praktiske. Naturligvis kunne man ikke flytte i ny station med gammel radio og et TV-apparat, der havde vist sine bedste billeder, så mandskabet skillingede sammen og fik noget nyt, der i farve svarer til de lyse møbler. Køkkenet er med fritstående komfur, og der er sandelig også plads til opvaskemaskine – hvis det skulle blive nødvendigt. I kælderetagen er foruden



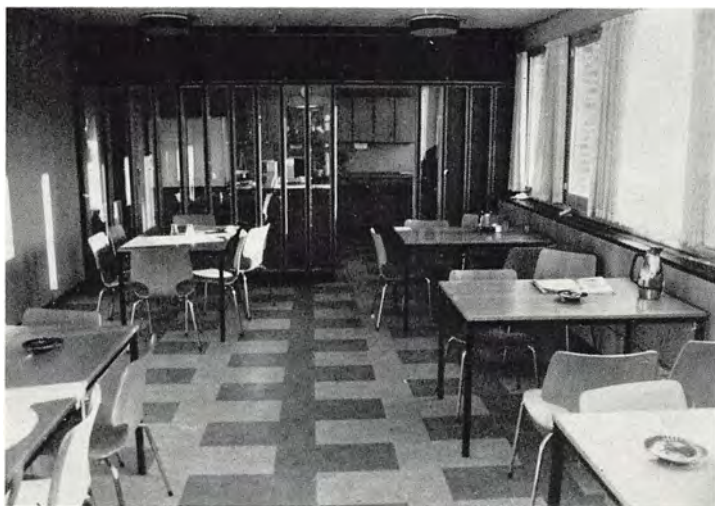
Reddernes opholdslokale med „slap-af“ møbler.

arkiver og det omtalte varmluftanlæg indrettet et bordtennislokale, og så har reddertillidsmanden sandelig også fået et kontor med møbler i „mørk eg“. (Han må ikke se for lyst på tilværelsen). Længere nede ad kældergangen finder vi en racercykel, der hører til i et tilstødende lokale, der skal indrettes med håndvægte og body-buildingsudstyr. Ved siden af kan med tiden indrettes sauna.

Også i kælderetagen er bademulighederne store og gode. Der er mand-

sideløbende med såvel ambulance som brandgarager er indrettet små depotrum.

En hel fløj af garagerne er forbeholdt vask og reparation af vognparken. Der er indrettet et stort værksted med plads til tre store vogne på én gang. To smøregrave og en lift gør, at der også kan arbejdes under vognene. I tilknytning til værkstedet er indrettet værkførerkontor og reservedelslager med tilhørende faciliteter såsom hyldeplads og borde. Vejle-stationen opbygger kran-



Det er IKKE kantinen, men reddernes spisekøkken, der ses på billedet. Så pænt kan det gøres.

skabsskabe og tørrelokaler, således at noget udækket behov i den retning ikke skulle kunne opstå.

Garageanlægget

Garageanlægget på Vejle-stationen er stort – og for brandgaragens vedkommende ikke fyldt endnu. Det skyldes forskellige lokale omstændigheder og ønskerne om at have reserveplads. I øjeblikket slukker stationen ildebrande for omkring 45.000 mennesker. Ambulancegaragen har plads til 10 vogne, og

og autotransportvogne for omliggende stationer.

Vaskehallen kan rumme to store vogne på én gang og tjener uden for arbejdstid det formål at huse to kranvogne, der ellers skulle stå ude.

Lidt for sig selv ligger kran- og entreprenørgaragen, der kan rumme 11 køretøjer + diverse udstyr. Det lyder måske voldsomt, men er det ej, når man tager i betragtning, at stationen samtidig råder over en entreprenørfdeling, der indtil nu har haft rigeligt at bestille.



En lille niche ved trappen med to stole og et bord er et glimrende samtalerum for akkvisitører og kunder.

Sidste store byggeri i Vejle-området

Med den nye station i Vejle er der foreløbig sat en stopper for et omfattende byggeri, som direktør *K. Ahrentz* påbegyndte i 1950'erne, og direktør *Henry Jørgensen* har fortsat i samme ånd. Vejle-selskabets 10 stationer bor nu alle i forholdsvis nye bygninger, der måske nok skal have en lille fløj på i ny og næ, men trods alt vil kunne rumme mandskab og materiel til mange hundrede tusinde assistancer ud i fremtiden.



Direktør Henry Jørgensen i Vejle har grund til at være tilfreds med byggestandarden i Vejle og på omliggende stationer.

Brandgaragen set fra gårdspladsen. Da billedet blev taget, manglede endnu haveanlæg og asfaltering, men det blev færdigt i april.



FRA og TIL STATIONERNE

Jubilæet i Odense

**Blomster til patienterne,
frokostpakke til
medarbejderne
og
løve til direktøren**

NYBORG-stationen en hilsen sender, –
– grunden dertil vi alle kender, –
ODENSE-stationen halvtreds år har nået
og masser af gaver, har I fået.
Direktøren fik en løve, – det morer os,
tiltrods, –
vil den mon brøle af os
eller vor øverste boss?
Den nye station – vi glæder os til
og håber direktøren det også vil. –
Den er let at finde, – så det Chancen øger,
for at direktøren os oftere besøger.
Vi takker for kassen, – der blev os foræret,
på rette måde den nok skal blive fortæret.
Vi må sige dens indhold er go'
– alt til en dejlig frokost for to.
Når vi i halsen mærker snapsen bål,
– drikker vi direktøren og ODENSE-stationens skål!
Takken kommer i een portion
fra indianere og hovding på NYBORG-station.



*Kontorbud Hans Erik Olsen, der
holdt en meget fin tale på personalets vegne.*



*Den fremmødte skare ved jubi-
læumshøjtideligheden på Odense-stationen.*

Misvisende melding havde nær kostet lille dreng livet

Den årlige uddeling af **Ingeborg M. Balcks** legat er foretaget i marts måned. Legatet blev tildelt assistent **Marius Rasmussen** fra **Randers**, der få dage forinden havde reddet en 6-års dreng op af en 25 meter dyb brønd. Vi bringer her den indsendte rapport om redningsaktionen:

Meldingen

Den 10. marts kl. 16.53 indløb fra *alarmcentralen på Randers politistation* melding om, at en dreng var faldet i en *dam* ved *Vasens Planteskole* på Mariagervej i Randers. Vor vagtmester på Randers-stationen – *P. Christensen* – spurgte, hvilken dam der var tale om, og alarmcentralen oplyste, at der nok var et vandhul på nævnte adresse.

Udrykning og assistance

Da meldingen ikke var helt klar, afsendte Randers-stationen for en sikkerheds skyld stor ambulance og frømand, idet man antog, at denne måske skulle soppe ud til drengen.

Ankommet til ulykkesstedet viste det sig, at det var en 6-års dreng, der var faldet i en 25-meter dyb *brønd* og sad fastklamret til pumperøret kun med hovedet op over 3 meter vand.

Assistent Marius Rasmussen klatrede omgående de 25 meter ned til drengen, selv om hans eneste forbindelse til jorden var ambulancens tynde livline. Han fik drengen på skødet og fik i første omgang bjærget drengen en halv snes meter op ved at stemme ryg og knæ mod brøndens betonringe. På dette tidspunkt var Marius Rasmussens kræfter opbrugte, hvorfor redderen ved brøndhullet måtte tilkalde redningsmateriel og -mandskab fra stationen.



Den snarrådige assistent, Marius Rasmussen, Randers.

Da Marius Rasmussen – stadig med drengen på skødet – havde siddet en halv snes minutter 15 meter nede i brønden med ryg og knæ mod ringene var yderligere materiel ankommet, og en stige blev hejst ned, så de to kunne komme resten af vejen op på mere normal vis.

Drengen slap med småskrammer og et mindre hospitalsophold. Men både hans og Marius Rasmussens ophold i brønden kunne have været forkortet ganske væsentligt, om blot meldingen havde antydnet, hvad der i virkeligheden var sket.

PERSONALIA

DØDSFALD



Stationsleder Axel la Fontaine, Viborg

Kun 60 år gammel afgik stationsleder Axel la Fontaine, Viborg den 18 februar ved døden. La Fontaine havde i de sidste år kæmpet mod en alvorlig sygdom, der tærede stærkt på hans kræfter, men trods sin svaghed gav la Fontaine ikke op. Han vedblev at møde på stationen indtil et par uger før døden indtraf.

La Fontaine blev ansat i korpset i 1934 som redder i Århus. Allerede samme år blev han udnævnt til assistent i Silkeborg, hvor han i 1939 blev stationsleder. I 1947 blev han forflyttet til stationen i Viborg.

Axel la Fontaine var en kendt personlighed blandt Viborgs borgere og på stationen vil man mindes ham, som en leder, der kendte sine meningers mod. Vi vil ære hans minde.



Vagtmester Lars Andersen, Odense

Med sorg modtog vi meddelelse om vagtmester Lars Andersens død den 11. marts. Han blev kun 60 år gammel. Lars Andersen var ansat i korpset gennem to perioder. Han startede som redder i 1942 i Odense, hvor han blev udnævnt til vagtmester i 1948. I 1955 fratrådte han, men allerede i 1962 var Lars Andersen atter tilknyttet stationen i Odense som vagtmester.

Lars Andersen var kendt som en meget dygtig vagtmester, der ejede egen-skaben at kunne disponere og overse selv den største opgave. Han var meget afholdt blandt kollegerne på vagtcentralen, der dog gennem de sidste år havde bemærket, at Lars Andersen var syg. Men han lod sig ikke mærke af det, og udførte til trods herfor sit arbejde. Æret være hans minde.

UDNÆVNELSER

FIRE FIK FORFREMMEELSE, FORDI FALCK PÅ FYN BLEV FEMTI

I forbindelse med 50 års jubilæet i Odense fandt der fire udnævnelser sted: Overassistent **Leif Nielson, Odense** udnævnt til **redningsinspektør**. Assistent **Jørgen Jacobsen, Odense** udnævnt til **overassistent (vagtstuechef)**. Redder **Henning Christensen, Odense** udnævnt til **vagtmester**. Kontorassistent **Jørgen Pedersen, Odense** udnævnt til **kontoroverassistent**.

REDNINGSFØRER

På station **Frederiksberg** er redder **Gerhard Nilson** udnævnt til redningsfører pr. 1. april.

Med virkning fra 1. april er redder **Kurt Christensen, Slagelse**, udnævnt til redningsfører i **Ruds-Vedby**.

Redder **Ib Heintz** er pr. 1. februar d.å. udnævnt til redningsfører på stationen i **Helsingør**.

VAGTMESTER

Med virkning fra 1. april er redder **Ove Laursen**

udnævnt til vagtmester på stationen i **Tårnby**.

Ligeledes pr. 1. april er redder **Leif Ilg, Rødovre** udnævnt til vagtmester.

På **Gladsaxe-stationen** er redder **Bjarne Madsen** udnævnt til vagtmester pr. 1. marts.

Redningsfører **Børge Madsen, Tåstrup** er med virkning fra 15. april udnævnt til vagtmester.

ASSISTENT

Med virkning fra 1. marts er redn.f. **Hans Peter Obling**, Toftlund udnævnt til assistent på stationen i **Års**. Obling har en god korpsmæssig uddannelse og er faguddannet som tømrer og bygningsnedker. Han blev ansat i Toftlund i 1958, men havde forinden været tilknyttet station Skærbæk som reserveredder. I 1967 blev han udnævnt til redningsfører og har virket som sådan indtil forflyttelsen til Års.

Førstehjælpsinstruktøren på Bornholm, redningsfører **Karl Aage Grønbech**, Rønne, er pr. 15. april udnævnt til assistent på station **Tårnbygård**. Grønbech blev ansat ved korpset i 1955, som repræsentant ved station Rønne. I 1957 blev han tilknyttet den tekniske tjeneste som redder og 1964 fulgte udnævnelsen til redningsfører. Erfaringen som redningsmand suppleret med en del kurser på rednings-skolen samt instruktøreksemen ved Dansk Røde Kors berettigede ham til

stillingen som assistent i Tårnby.

De ledige stillinger som assistenter på stationerne **Brørup/Vejen** er henholdsvis 1. april og 1. maj blevet besat med redningsfører **Henry Attermann**, Brørup, og redningsfører **Arne Oluf Pedersen**, Ikast. Henry Attermann har haft hele sin løbebane på station Brørup. Han startede som redder i 1953 og blev i 1963 udnævnt til redningsfører. Arne Pedersen blev ansat ved ZR i Brædstrup i 1954, men blev ved sammenslutningen forflyttet til station Ikast. I efteråret 1966 udnævntes han til redningsfører. Blandt ansøgerne blev disse redningsførere fundet bedst egnede til at beklæde stillingerne som assistenter.

STATIONSLEDER

Flyvechef **Egon Blæsild Henriksen** er blevet frigjort fra flyvetjenesten og vil med virkning fra 1. april være stationsleder i Thisted. Sideløbende med stationslederstillingen vil Blæsild Henriksen være korpsets flyvetechniske konsulent med hensyn til ambulanceflyvninger m. v. Blæsild Henriksen er en af flyvetjenestens pionerer, idet han siden ansættelsen i 1947 har fulgt denne afdelings udvikling. Han har en god og solid uddannelse bag sig, bl. a. styrmandseksamen, skibsførereksamen, radioekspedienteksemen og er tillige uddannet som flyvetelegrafist og pilot. Derudover har Blæsild Henriksen del-



taget i en mængde eksterne og interne kurser og er bl. a. røgdykker. Den nye stationsleder, der er 52 år, er således godt rustet til at bestride hvervet som stationsleder, et job, der afgjort vil binde Blæsild lidt mere til landjorden.

ADMINISTRATION

Den 1. april blev en af Falck-Husets unge kræfter, **Jan Assentorp**, sekretær. Selv om Jan Assentorp er ud af stationslederfamilie i korpset, har han ikke kunnet klare sig med at være „fars søn“, men har gennem stræbsomt arbejde og en hurtigt erhvervet indsigt i korpsets forhold skabt sig en baggrund, der har gjort det naturligt at lade ham med sine 22 år være korpsets yngste sekretær. Jan Assentorp blev ansat som elev i 1964, udlært i 1967, kontorassistent samme år og nu sekretær. Om der skal køres en stor kranvogn eller skrives et lille brev, er Assentorp manden, der klarer sagen, hvorfor det kun har været naturligt også at knytte hans arbejdskraft til „Meddelelser“s redaktion.



MÅNEDENS REPLIK

„Hvorfor skal det være så svært at få **arbejdshandsker**, det står jo i overenskomsten, at de udleveres efter behov, vi har flere steder, blandt andet fynske stationer, hvor folkene når de kommer for at få handsker får at vide, at de fik f. eks. i april, så de kan ikke være slidt op endnu, de kan jo ikke se, hvornår et par handsker er slidte. Det er især på mindre stationer.“
J. H.

Svar:

Ifølge uniformsreglementet leveres arbejdshandsker efter behov uden afskrivning af punkter, og det skulle derfor ikke være svært at få handsker, når blot man er i stand til at dokumentere behovet. Da de leveres uden punktafskrivning, sker det naturligvis ikke ganske kritikløst, og det er således en forudsætning, at et par slidte handsker kan fremvises, før nye udleveres. Er dette ikke muligt, må handskerne betragtes som bortkomne, og erstatning vil da kun finde sted i meget begrænset omfang, da modtageren er ansvarlig for de udleverede effekter. Det kan måske

være årsagen til, at fornyelse ikke finder sted med så stor hyppighed som ønsket.

De fynske stationer leverer handsker efter samme retningslinier, og man har meddelt, at disse retningslinier fortsat vil blive fulgt.

Det kan måske være på sin plads at henlede opmærksomheden på, at personalet er repræsenteret med 2 mand i uniformsudvalget, og disse to repræsentanter modtager og undersøger gerne alle spørgsmål vedrørende reglementets bestemmelser og deres overholdelse.

Mogens Falck.

„Da der efterhånden kommer så mange opslag ud om ledige stillinger til redningsførere, vagtmestre o. s. v. var det så ikke en idé at korpset sendte opslag ud, når der skulle ansættes en ny redder på en anden station end den man var på? Det kunne jo være, at der gik en redder som gerne ville flyttes.“

Svar:

Korpset har en personalepolitik, der går ind for rekruttering indefra, hvilket fremgår af de udsendte opslag vedr. stillinger som redningsfører, vagtmester m. m.

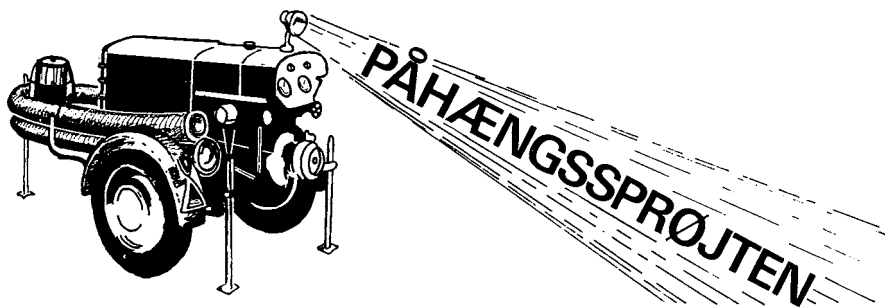
Derimod har det ikke været sædvane at udsende tilsvarende opslag om ledige stillinger som redder, idet man har skønnet, at dette ville medføre en ret stor administration og i visse tilfælde måske en forsinkelse af stillingens besættelse.

Korpset ønsker i videst muligt omfang

at efterkomme ansat personels ansøgning om forflyttelse for derved at imødekomme motiverede ønsker om anden placering, idet man går ud fra, at medarbejderne præsterer mest ved at være ansat på en plads, som de selv synes om.

Ansøgning om forflyttelse kan indsendes til personalekontoret i København via stationslederen.

Personalekontoret vil ad tjenestevejen undersøge mulighederne for den ønskede forflyttelse og meddele resultatet tilbage til ansøgeren. *W. Ric-Hansen.*



Vor flyvende medarbejder rapporterer ...
 Hellere én mærsk i hånden end ti maskiner i tankerne!

Vor udsendte medarbejder bekræfter
 – at antallet af skader må være stignende, idet både Vogntjeneste og uddannelsesleder fornylig fik leveret specielt fremstillede skadekasser ...

*Reserveret
a. k.*

Hvad de dog siger ...

Det var nu også lige det den var købt til Falck-Zonen i Ribe har fået en ny sygebil, der skal anvendes til transport af syge mennesker ...

(Vestkysten)

Farvel ambulance

En af Falck-Zonens ambulanceførere i Odense fik i går en lidt ufrivillig rejse til Nyborg.

Redderen havde hentet en dame på Dalum Kloster og skulle sørge for, at hun kom med lyntoget til København. Vel ankommet til banegården i Odense, sørgede redderen for, at damen kom til at sidde på den rigtige plads. Forinden havde han dog fortalt togføreren, at han ikke skulle med toget, men blot hjælpe damen ind på plads. Det havde togføreren glemt, og just som den flinke redder skulle til at sige farvel til damen, satte toget i gang. På baneplassen stod en tom ambulance, og først efter en halv time lykkedes det for hovedstationen at få opklaret, hvor ambulanceføreren var henne. Han ringede til stationen fra Nyborg, og nyt mandskab blev derefter sendt ud for at køre ambulancen hjem.

Svendborg Avis.



I Faxe findes en deltidsefterskole, der ved sine tegninger forstår at sætte liv over stationsarbejdet. Stationens opfattelse af almindelig og moderne brandslukning på landet synes at fremgå tydeligt.

Hej Dreng! Er Efterskolepløjningen begyndt?

Da Falck på Fyn blev 50 år den 1. april, modtog direktør **William Falck** fra en kreds af forretningsforbindelser en loveunge, der straks blev døbt "**Williamine**". Den unge „dame“ er anbragt i Odense Zoo, hvor hun ses hver dag sammen med andre lovinder.



Den nye stationsbygning i Vejle. Et skoleeksempel på hensigtsmæssigt byggeri af en brand- og redningsstation i en større købstad. ▶

MEDDELELSER

FRA FALCK & ZONEN

33. ÅRGANG

MAJ 1969

NR. 5



INDHOLD

	Side
Patientbefordringskonference i Fredensborg i september . . .	135
Ikke mere „Sofiegaard“	135
Hjertestopbehandlingen i ambulancer	136
Jørgen Falck har ordet	139
Utroligt – men sandt	141
Lønninger på e.d.b.-anlæg	142
Byggesager	144
Selvgjort er velgjort	144
Fjerritslev	145
En redningsstation, der vækker opmærksomhed	146
FRA og TIL STATIONERNE	150
Ny projektør til frømandsbrug	150
Et tænkt, men typisk tilfælde	152
PERSONALIA	153
BREVE UDEFRA	154
Påhængssprøjtet	155

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund
Redaktion: Preben Kjær, HD (ansvarshavende redaktør)
Jan Assentorp (redaktionens sekretær)
Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, 1593 Kbhvn. V.

Oplag: 4700 eksemplarer
Tilsluttet Dansk Personalebladsforening

I Fredensborg i september

Den 13. og 14. september har korpset indbudt en række læger, sygehusadministratorer og patientbefordringsfolk til en 2-dages konference på hotel „Store Kro“. Vi regner med 30–35 deltagere og 15–20 observatører.

Hvorfor nu egentlig det – har der ikke været talt og skrevet nok om det emne?

Måske, men al den megen snak er netop grunden til, at vi fandt tiden inde til at søge alle interesser koordineret i nogle retningslinier og bestemmelser, som kan praktiseres af alle, der til daglig befordrer patienter; det være sig tilskadedekomne, liggende og siddende syge, ambulante behandlede og handicappede. Derfor er bl. a. også Københavns brand-

væsen og hospitalsvæsen indbudt. Rigshospitalet, hvor man er langt fremme med planer om hospitals-stationerede ambulancer, vil også være repræsenteret.

Skal det være små eller store vogne, hvorledes skal de udstyres, uddannelse o. m. m. m. – jo, der er nok at tage fat på.

Når vi et resultat?

Det vil tiden vise, men det kan man i hvert fald kun finde ud af, om man prøver.

I et kommende nummer følger nærmere om konferencen.

P-p

Ikke mere „Sofiegaard“

En jysk station fik for et stykke tid siden en henvendelse fra kongens foged, der bad om assistance til oplukning af et par entrédøre, idet lejlighedsbeboerne havde nægtet ham adgang.

Stationen havde læst den store avisomtale fra „Sofiegaarden“ i København, og man spurgte derfor direktionen, om vi kunne påtage os en sådan opgave. Svaret var – og vil være – *NEJ*. En assistance af den her skitserede art ligger uden for korpsets målsætning om at yde hjælp, når mennesker eller dyr er i fare, eller store værdier står på spil, og kan lige så godt løses af en låsesmed. Så medmindre politiet under henvisning til overenskomsten med rigspolitichefen forlanger, at vi skal deltage i aktioner ud over vor målsætning, er vi berettigede til at afslå at assistere.

Hjertestopbehandlingen i ambulancer

Planer om forsøg, hvis heldige udfald vil berømme dansk ambulancevæsen og lægmands behandling af hjertestop

I begyndelsen af 1969 rettede overlæge **Asger Pedersen**, Kbhvns. Amts Sygehus i Glostrup, henvendelse til korpset og spurgte, om vi var interesseret i forsøg på at forbedre mulighederne for genoplivning af patienter med hjertestop i forbindelse med ambulancetransporten. Naturligvis var korpset interesseret, og i den følgende møderække redegjorde overlægen for nogle planer, der – hvis de kan gennemføres – bygger på en tillid til ambulancemandskabets uddannelse og vurderingsevne, der stort set ikke kendes i den øvrige del af verden.

Det var ikke tanken at offentliggøre planerne, før de har vist sig realisable, men en journalist fik nys om sagen, og for at stationernes personale skal kunne vide lidt om, hvad ideerne går ud på, vil vi kort redegøre for de førte forhandlinger med overlæge Asger Pedersen og korpsets lægekonsulenter, overlægerne **Willy Dam** og **Hans Pahle**.



Overlæge
Asger
Pedersen,
KAS-
Glostrup.

Baggrunden

Sygdommen „blodprop i hjertet“ (på latin: akut coronarocclusion = coronar-thrombose = akut myokardieinfarkt) er alene årsag til lidt over 9.000 dødsfald årligt her i landet, hvoraf sikkert mindst halvdelen skyldes et hjertestop. Hjertestop kan også opstå ved flere andre tilstande, omend knapt så hyppigt.

Hvis et menneske bliver ramt af hjertestop, er de første minutter afgørende for hans muligheder for at overleve. Ved hjertestop ophører blodets kredsløb fuldstændigt, og hvis der ikke i løbet af 3–4 minutter kommer et tilstrækkeligt kredsløb i gang igen, lider hjernen ska-

de. Hvis kredsløbet slet ikke kommer i gang igen, går tilstanden direkte over i døden. Med udvendig hjertemassage, som blev indført i årene fra 1959–1960, er man i bedste fald i stand til at holde patienten i live og dermed forlænge den „barske“ 3–4 minutters frist, inden hjernen tager skade, men hjertemassagen er kun en nødhjælp med dette ene formål. Det endelige mål er altid at genoprette den normale hjertefunktion så hurtigt som muligt. Det er man nu i stand til at gøre med elektrisk defibrillation, d.v.s. at give et kraftigt og ganske kortvarigt elektrisk strømstød gennem patientens brystkasse.

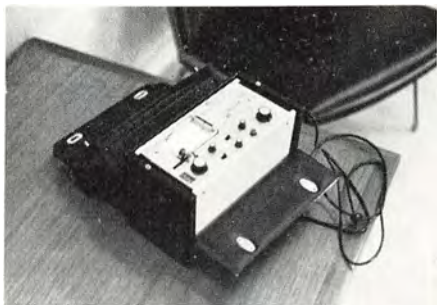
Udvendig hjertemassage kan i dag gives af læger, sygeplejersker, reddere og enkelte førstehjælpsinstruktører. Og da redderne hidtil har været nogle af de første professionelle første-hjælperne, der er mødt op på et ulykkessted, kan man sige, at de nuværende muligheder for genoplivning stort set svarer til de muligheder, der eksisterer uden for Danmarks grænser. Blot kan vi de fleste steder rose os af, at vores ambulance-system i kraft af de mange stationer vil

være mere effektivt, dvs. hurtigere fremme på et skadested, end de systemer, der kendes i udlandet, for så vidt landjorden benyttes som transportvej.

Overlæge Asger Pedersens idé

Resultaterne af den hjertestopbehandling, som har været givet på afhentningsstedet og under ambulancetransport, har hidtil ikke været lige gode. Kun sjældent er det lykkedes at få patienten fuldstændigt genoplivet, så han kunne udskrives fra hospitalet, hvadenten dette så skyldes, at ambulancen ankommer for sent til patienten, eller at ydre hjertemassage og kunstig ventilation givet under disse omstændigheder ikke er effektive nok til med sikkerhed at holde patienten i live uden organskader, indtil han når hospitalet. Dette problem har man visse steder i udlandet søgt at angribe ved at udstyre nogle særlige „hjertestop-ambulanacer“ med en specialuddannet læge og sygeplejerske, foruden med det nødvendige apparatur til at genoplive patienten, og det vil altså sige inklusive at behandle ham med elektrisk defibrillation. Ideen har vist sig effektiv, men da det kun er nogle få ambulancer, der kan udstyres på denne måde, er det kun en delvis løsning, og ofte vil den medføre en forsinkelse, som i denne forbindelse altid er uacceptabel.

Ideen i dette projekt går derfor ud på at udstyre *alle* ambulancer således, at ambulancepersonalet selv er i stand til at gøre genoplivning, inklusive elektrisk defibrillation, fra det øjeblik de først ser patienten. Derved flyttes den behandling, hvormed hjertet sættes igang igen, fra hospitalernes skadestuer ud til det tidspunkt, hvor patienten først ses af et specialuddannet mandskab, og det gøres i *alle* tilfælde.



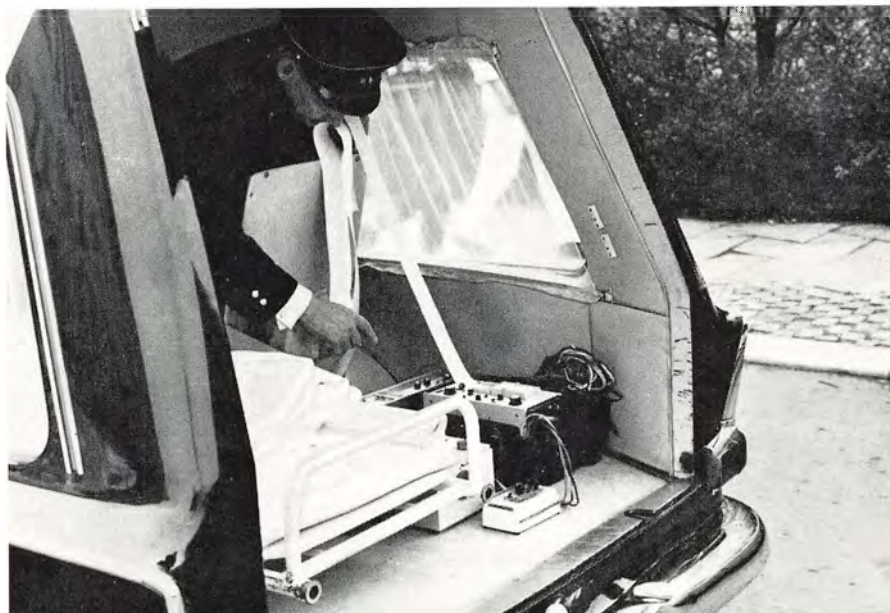
En elektrocardiograf af den type, der sandsynligvis vil blive anvendt i forsøgsområdet.

Overlæge Asger Pedersen har foreslået korpset, at redderne uddannes til at betjene en såkaldt *defibrillator*, efter at de har monteret små selvklebende elektroder på patienten, og forbundet disse elektroder til en almindelig *elektrocardiograf*. Derefter kan man ad trådløs vej overføre patientens hjerterimpulser (eller manglende hjerterimpulser) til hospitalet, i første omgang *Københavns Amts Sygehus i Glostrup*.

Hjerteafdelingen på KAS'Glostrup vil da efter forslaget ved modtagelsen af disse impulser give besked tilbage (via radiokommunikationsmidler) og fortælle redderne, hvorvidt patienten skal have elektrochok-behandling eller ej eller hvilken behandling der i øvrigt tilrådes.

Lægekonsulenternes mening

Korpsets lægekonsulenter har fra første færd været med på tanken. Der er perspektiver i ideen, og alle har været enige om, at det af overlæge Asger Pedersen foreslåede forsøgsområde, der dækker stationerne i *Ballerup, Glostrup, Gladsaxe, Rødovre og Tåstrup*, er udmærket. Imidlertid har lægekonsulenterne været af den formening, at den trådløse forbindelse til hospitalet kunne spares. Overlæge *Willy Dam* har fremhævet de fine resultater, han har haft



Fra forsøget med forskellige typer electrocardiografer. Stationsleder P. Dankilde viser her det omfattende udstyr.

med undervisningen af korpsets redningsmandskab, og både *Willy Dam* og *Hans Pahle* har ment, at de kan uddanne redderne i at skønne, hvornår defibrillation er nødvendig, og hvorledes den skal gives.

Resultatet vil derfor formentlig blive, at station *Glostrups* udrykningsambulancer forsynes med trådløs hospitalsforbindelse, medens øvrige nævnte stationers ambulancer alene bliver forsynet med en almindelig electrocardiograf og en defibrillator. Alle fem nævnte stationers personel vil modtage samme grunduddannelse i betjening af cardio- graf og defibrillator. Derudover vil station *Glostrup's* personale modtage undervisning i „trådløs overførsel“ på *KAS, Glostrup*. Blandt andet er det tanken, at denne stations ambulancer skal kunne rykke til undsætning, evt. med personale fra *KAS' coronarafd.*

Økonomien

Selv om der ikke bør tales økonomi, når det gælder menneskeliv, er det nødvendigt at gøre det. Udstyret med både electrocardiograf og defibrillator koster ca. 10.000.- pr. ambulance, og alene i forsøgsområdet er 25 ambulancer placeret. En defibrillator alene koster fra 5-9.000 kr., og problemet vil være, hvem der skal betale. Der kan være mulighed for betaling via *sygehusbudgetterne*, eventuelt tilskud gennem *Hjerteforeningen*, eller måske må man gennem *Monopoltilsynet* forsøge at få gennemført en prisforhøjelse for at få dækket de forøgede udgifter ind. For øjeblikket investerer korpset 15.000 kr. af egne midler i uddannelse af personale. Systemet er endnu ikke klarlagt i detaljer, men så snart noget konkret foreligger, vil personalet få yderligere orientering.



Jørgen Falck:

DIREKTØREN HAR ORDET

Økonomiske overvejelser

Som det bl. a. fremgår af personalehåndbogen, består korpset af flere aktieselskaber, som i h. t. lovgivningens regnskabsbestemmelser har pligt til en gang årligt at fremlægge årsregnskabet til godkendelse på en generalforsamling. Generalforsamlingerne har netop været afholdt, og på grundlag af de enkelte selskabers godkendte regnskaber er udarbejdet et totalregnskab, et såkaldt koncern-regnskab, som giver oplysning om korpsets samlede økonomiske udvikling i 1968.

Omsætningen har i det forløbne år i alt andraget 155 mill. kr., hvoraf 116 mill. kr. hidrører fra abonnementer og overenskomster. I sammenligning med 1967 er der tale om en omsætningsforøgelse på 21 mill. kr. eller 15 %. Denne stigning er naturligvis påvirket af de takstforhøjelser, som har været nødvendige for at sikre rimelig omkostningsdækning, men også udtryk for en aktivitetsfremgang, der er med til at understrege, at samfundet i større og større udstrækning finder det hensigtsmæssigt at lade sig betjene af vort beredskab.

Især den offentlige patientbefordring har udviklet sig kraftigt og i særlig grad kørslen med ambulante patienter. Det kan oplyses, at vi i direktionen er

opmærksomme på, at denne del af vor virksomhed har givet os en større økonomisk belastning, end vi antog, da overenskomsterne blev indgået i 1965. I den forbindelse kan det tilføjes, at et udvalg er i fuld gang med at analysere problemerne, således at dette forhold kan blive justeret ved de kommende forhandlinger.

Over for omsætningsforøgelsen på 21 mill. kr. står en omkostningsstigning på



- Vi skulle alligevel ikke have givet lønforhøjelser i år...

20,6 mill. kr., som fordeler sig på løn- og personaleomkostninger med 12,2 mill. kr., på afskrivninger med 4,6 mill. kr. og på øvrige omkostninger med 3,8 mill. kr.

Ser vi på løn- og personaleomkostningerne, udgør disse 97,6 mill. kr. eller 63 % af totalomkostningerne på 154,4 mill. kr. Det forhold, at lønningerne vejer så tungt på omkostningssiden i forhold til størstedelen af andre danske virksomheder, øger problemerne omkring lønforhandlinger. Når dette er sagt, skal det dog tilføjes, at korpset i egen interesse er indstillet på at yde personalet lige så meget, som ydes grupperne under hovedorganisationernes overenskomstområde.

Om afskrivninger skal bemærkes, at dette begreb dækker nedskrivninger af korpsets ejendomme, kørende materiel og øvrigt materiel som følge af, at de er brugt og blevet ældre. Den forøgelse af afskrivningerne, som har fundet sted i 1968, har frigjort yderligere kapital til investeringer. I årets løb er i alt investeret 15,6 mill. kr., fordelt med 6,2 mill. kr. på bygninger, 7,7 mill. kr. på kørende materiel og 1,9 mill. kr. på øvrigt materiel.

Den spidsfindige læser vil nu have bemærket, at der i det samlede concernregnskab figurerer et regnskabsmæssigt overskud på 600.000 kr. I betragtning af, at den totale omsætning udgør 155 mill. kr., må dette beløb anses for at være af beskeden størrelse. Det vil være vanskeligt at finde en virksomhed, som med en tilsvarende omsætning kun har haft et overskud på $\frac{1}{2}$ % af henlægge.

Skal der spås noget om den økonomiske fremtid, kan det kun blive et resumé af de problemer, der trænger sig



- Er det Handelsbanken?? Må jeg få udlånsafdelingen! . . .

hårdt på. Vi vil stadig prøve at forbedre servicen over for abonnenterne, der er grundlaget for vor virksomhed. Det kan ske ved stadig at gøre et abonnement så attraktivt som overhovedet muligt, således at færrest mulige forlader os, og flest mulige kommer til. Den offentlige patientbefordring har jeg været inde på, og med hensyn til autohjælp må vi vel erkende, at vi mange steder efterhånden befinder os på et marked med konkurrence. Vort mål i denne konkurrence vil stadig være at levere en god kvalitet til en rimelig pris.

Med hensyn til investeringer i bygninger vil vi i det omfang, vor økonomi kan bære, forbedre så mange steder som muligt og koncentrere os om en rimelig byggestandard. I den forbindelse er det nok på sin plads at oplyse, at direktionen alvorligt er i gang med at drøfte problemerne omkring planerne om en større investering i hovedstadsområdet.

Frank

Utroligt - men sandt

Af en brandsprøjtes krønike

- 1944.** Korpset køber et *brugt lastvogns-chassis årgang 1939* (der var ikke andre muligheder under krigen). Det repareres så godt som muligt og opbygges til en meget avanceret brandsprøjte, model „rulende redningsstation“. 1).
- 1945.** Stationering et sted i en by på Sjælland med en festlig, folkelig og fornøjelig indvielse.
- 1964.** Brandtjenesten kasserer sprøjten. Stationslederen får besked på at skænke den til en børnehave 2)+ 3). Han foreslår den i stedet givet
- som fødselsdagsgave til en godsejer, hvis hobby er brandvæsen. Det accepteres.
- 1967.** Godsejeren dør. Hans efterfølger nedlægger brandvæsenet og averterer sprøjten til salg.
- 1968.** En kommune køber den for 10.000 kr. til lokal slukningshjælp og søger tilskud.
- 1969.** *Tilskud bevilges.*
- 19??** ?????? 4)

Jo, det er rigtigt!



HVIS KOMMUNEN EN GANG AD ARE VIL HAVE YDERLIGERE GAVN AF SIN BRANDSPRØJTE KAN DET VÆRE SOM SPRINGVANDSFIGUR I EN FONTAINE MIDT PÅ TORVET. HER VILLE DEN ENDNU EN GANG GØRE NYTTE OG MINDE BORGERNE OM DE GAMLE VÆGTERORD:

Vær klog og snild
vogt lys og ild!

1)

Vi ved godt, at et sådant køretøj hedder en automobilsprøjte, men den betegnelser passer ligesom ikke rigtig i denne beretning.

2)

Nok var den avanceret i 1944, men så tidløs, at den ikke skulle udskiftes 20 år senere, var den dog ikke.

3)

Det er måske udtryk for manglende handelstalent. Men brugtbilshandlere bliver

ofte uvenner med kunderne, og det er ikke rigtigt noget for korpset. Endelig er børnene jo vore kommende abonnenter.

4)

Det er meget spændende, hvad slutningen på historien bliver. En mulighed er, at korpset kommer til at købe den, hvis det på et eller andet tidspunkt skal overtage brandslukningen i kommunen. Så kunne historien teoretisk set begynde forfra. Men den kommer nok til børnehaven – eller også ender den på et museum som veteranbil. Tegneren **Bramming** har sikkert også andre forslag.

P-p.

Lønninger på e.d.b.-anlæg

Efter nogle langvarige forhandlinger mellem flere afdelinger i Falck-Huset, IBMs konsulenter, en kontormaskinevirksomhed og korpsets e.d.b.-afdeling er det vedtaget, at alle lønninger fra og med 1. januar 1970 skal overgå til elektronisk databehandling.

Der er nedsat en arbejdsgruppe bestående af afdelingsleder *Steffen Mortensen* og sekretærene frk. *Wally Krogh* og *Ib Larsen* fra revisionsafdelingen, afdelingsleder *E. Lilballe* og cheffrogrammør *John Rasmussen* fra e.d.b., suppleret med regnskabschef *Torben Hansen* og afdelingslederne *Alf Larsen* og *Bjørn Bredo* fra regnskabssektionen. Som mellemmand for „e.d.b.-afdelingen“ og „e.d.b.-brugerne“ vil *Preben Kjar* være koblet ind.

Arbejdsgruppen skal i løbet af de næste måneder analysere lønpgaven til bunds, udvikle e.d.b.-programmer og designe nye lønformularer. Derudover skal arbejdsgruppen tilrettelægge informationsmøder for stationerne under den københavnske ledelse.

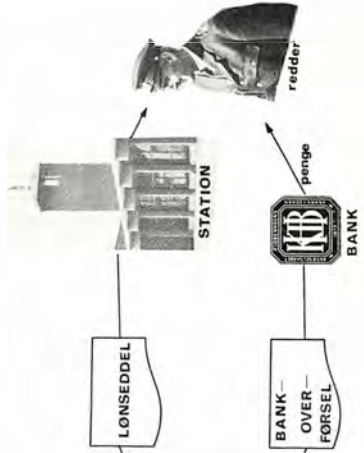
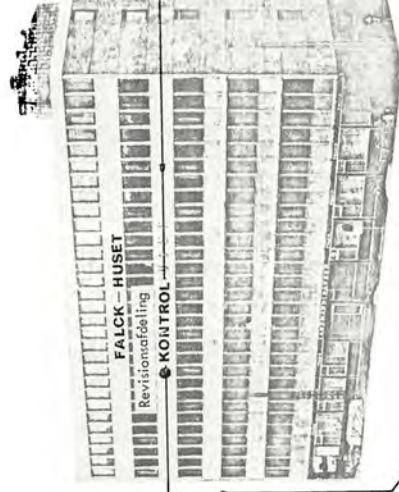
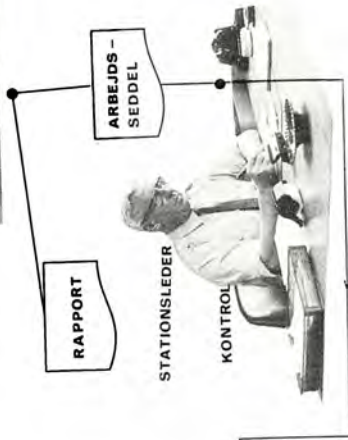
Alt i alt er der lagt op til et gennemtænkt stykke arbejde, hvis resultat forhåbentlig bliver en mindre arbejdsbyrde for stationerne og et mere rationelt system i administrationen.

Selv om vi ønsker medarbejderne alt godt, vil vi ikke håbe, at alt for mange får for meget i lønningsposerne efter 1. januar 1970. For så er det nye lønsystem ikke så gennemtænkt, som det burde være (jvf. i øvrigt tegningen på side 143).

**Skitse for
København A/S
nye lønssystem**



ASSISTANCE



HULKORT

bygge- sager



Selvgjort er velgjort

Fra assistent **Georg Neubert** i **Skagen** har vi modtaget en lille beretning om, hvad det kan udvikle sig til, når stationslederen bliver sat ved en betonblandemaskine, assistenten kører med trillebør og redderne tømmer en garage sammen af en tidligere træbygning:

Ved læsning af Meddelelser's oktober-nummer med henvendte tyve ny- og ombygninger føler vi os her oppe på toppen en lille smule glemt, men det er nok vores egen skyld; som overskriften siger: selvgjort er velgjort, for vi har også taget en ny garagebygning i brug efter princippet: „man tager“.

Jeg skal prøve at give opskriften:

Grundet indsættelse af en sygevogn og en kranvogn mere opstod der pladsmangel som så mange andre steder.

Stationslederen fik lavet en tegning, og vi gik i gang med støbning af sokkel og garagegulv, ca. 70 kvadratmeter, samt støbning af gårdsplads, andre 70 kvadratmeter. Blandemaskine blev lejet, cement og støbegrus leveret, og vi kunne begynde.

Arbejdet fordeltes mellem hjemmenværende mandskab ind imellem kørsler-

ne, og alle deltog i arbejdet, stationslederen ved blandemaskinen, og jeg selv fik lært, hvor ustyrlig en trillebør kan være læsset med beton. Vi måtte somme tider tage en del af sommeraftenen med for at afslutte en støbning; der medgik vel nok en tre ugers tid med denne del af byggeriet.

Man havde før påbegyndelsen udset en brugt træbygning, der var til salg, som egnet til ombygning til vort formål. Den blev besigtiget, og så opstod diskussionen: skulle den adskilles på stedet eller transporteres hjem til stationen i hel tilstand? Vi valgte det sidste, og transporten lykkedes.

Huset blev nu ved hjælp af kranvogn og dunkrafte anbragt på soklen, og ombygningen kunne begynde. Vores tømrer, redder *F. Danielsen*, har sikkert ikke sovet godt hver nat i den tid, det

*Danmarks
nordligste garage
til kranvogne.*



stod på. Huset var med høj rejsning på taget og vinduer og dør i facaden, men det lykkedes over al forventning, og resultatet kan ses af billedet eller ved at aflægge os et besøg i *Skagen*. Tilbage

er nu vore mandskabslokaliteter, der efterhånden er blevet for trange – opholds-, spise- og soverum i et ca. 4×4 meter „stort“ rum – men det kan sikkert også klares. *St. Skagen.*

I **Fjerritslev** har personalet på stationen ligeledes bygget om. Her fik stationslederen trillebøren at køre med, medens en redder passede betonblandemaskinen og to andre gravede grund. Stationen fik seks garager og god mandskabsplads for 70.000 kr., hvilket må siges at være billigt.



En redningsstation, der vækker opmærksomhed



De tre ord: Rationalisering, effektivitet og perspektiv kan med deres fulde pålydende bruges om den nye Falck-Zone station i Tarm.

*Af redaktør Axel Søndergård,
Skjern.*

Rationalisering, effektivitet og perspektiv. Disse tre ord kan – med deres fulde pålydende – bruges om den nye redningsstation, som Falck-Zonen for nylig har taget i brug i Tarm i Egvad storkommune. Bygherren, Egvad kommune, har i samarbejde med De Danske Redningskorps rejst en stationsbygning, som vækker berettiget opmærksomhed, og samtidig har kommunen med statens

medvirken fået indrettet særdeles fine lokaliteter for CF-tjenesten. Der er indrettet hypermoderne og velsikret kommandocentral og herudover for det lokale civilforsvar undervisningslokale, depotrum og garager med tre porte.

CF-afdelingen er sammenbygget med redningsstationen som en sammenhængende del af bygningskomplekset.

Een stor i stedet for to mindre

For at begynde med det første af de tre betydningsfulde ord: *Rationalisering*, så var det ikke længere hverken økonomisk forsvarligt – eller set ud fra det væsentlige synspunkt om effektivitet – forsvarligt fortsat at have to redningsstationer liggende med 5 kilometers mellemrum: I Skjern og Tarm. Der måtte simpelthen af økonomiske grunde ske en koncentration, men også for at skabe øget effektivitet og bedre udnyttelse af redningskorpsets ressourcer på Skjern-Tarm egnen.

Forhandlinger førte til, at samarbejdet blev etableret mellem Egvad sogneråd og Falck-Zonen, og da først beslutningen var truffet, blev alle sejl sat til. Sidst på sommeren 1968 kunne man gå i gang med byggeriet, og omkring 1. april i år kunne redningskorpset flytte fra stationen på Skjernvej til den nye, hypermoderne station ved Vejlevej i Tarms østlige udkant. Stationen er placeret i et naturskønt, beplantet område – og med fremtiden for øje. Den nye ringvej, der skal føre trafikken ad ho-

vedvej A 11 øst om Tarm og Skjern tværs over de store, nyindvundne engstrækninger, vil passere tæt forbi redningsstationen. Når dette projekt er ført igennem, vil stationen have de hurtigste og bedste forbindelser både mod nord til Skjern-området og mod syd.

Koncentration betyder altid både gevinst – og tab. For Skjern betød det, at man måtte tage afsked med Falck-Zonen efter mange års udmærket samarbejde. Afskeden føles som et tab. På gevinstsiden figurerer, at en stor redningsstation nu engang er mere effektiv end to mindre, og i redningskorpsets daglige tjeneste kommer denne gevinst til gode både syd og nord for Skjern å. Var afskeden mellem Skjern og Falck-Zonen et tab for Skjern, var det også tilfældet for redningskorpset, idet Skjern kommune fra 1. april, da Falck-Zonen flyttede fra Skjern til Tarm, oprettede eget brandvæsen, som skal dække dels Skjern kommune og dels de seks oplandskommuner, der fra 1. april 1970 sammensluttes med Skjern.

Vagthavende ved betjeningspulten med udsigt til garagen. Stående stationsleder Frede N. Pedersen. Bemærk lyset i garagen. Ved indbygning af to rækker ovenlys i taget og to skifter glassten i bagmuren er opnået en helt usædvanlig virkning.



700 kvm. garage med automat-porte

I de nye omgivelser ved Vejlevej har både mandskab og materiel fået mønsterværdige forhold. Set udefra er det en smuk bygning, nydeligt indpasset i det naturskønne område, og kigger man indenfor er det nærmest luksuriøse forhold, der møder een.

Gennem hall'en kommer man ind til ekspeditionsskranken og vagtlokalet, der naturligvis er indrettet med alt det nyeste, hvad betjeningspult og kontrolsystemer angår, ligesom der er rigeligt med plads. Fra vagtlokalet er der gennem den store rude udsigt til det næsten 700 kvadratmeter store garageanlæg med otte fire meter brede porte, der kan åbnes manuelt eller automatisk fra vagtlokalets betjeningspult.

Straks, alarmen er indgået, og samtidig med, at mandskabet får køreordre, trykker vagthavende på en knap, og den eller de porte, køretøjerne skal ud af, åbnes.

Stationens rullende materiel består i dag af fire sygevoгне, to automobilsprøjter, en slangetender, to påhængsprøjter, to kranvoagne, en transportvogn, en landrover og en personvogn. Hertil kommer så alt det øvrige moderne redningsudstyr og hjælpemateriel, som en redningsstation, der skal betjene et stort område – og som er nabo til både å og fjord – må være i besiddelse af. Et mini-autoværksted og smøregrav med automatiske hjælpemidler er indrettet i garageanlægget, hvor man alligevel har rigeligt med plads og gode udvidelsesmuligheder.

Næsten som et hotel

Ser man på de forhold, der bydes mandskabet, kan den nye station næsten konkurrere med et hotel. Rummelige 2-mands værelser, i alt fire, er ud-



Et glimt fra den store opholdsstue med TV.

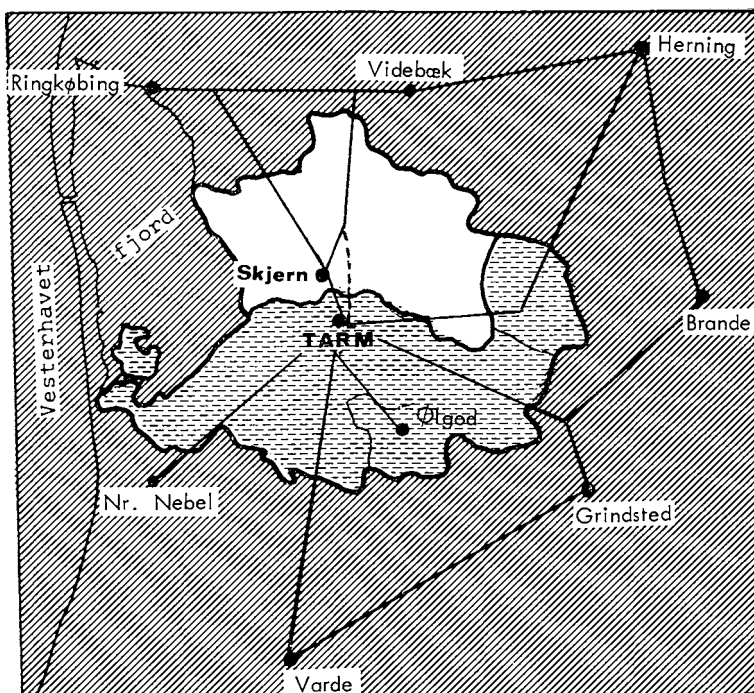
styret med gode senge, bord, stole og dejlig belysning, ligesom der til hvert værelse er toilet og baderum. Det ene værelse er væsentligt større end de andre, så der er sovemuligheder for i alt 10 mand. I fritiden har mandskabet adgang til en meget stor opholdsstue med behagelige møbler, fjernsyn og dejlige farver. I rummet ved siden af er der frokoststue med rigelig plads til 30–35 mennesker ved mindre borde. Køkkenet kan gøre manges en husmor misundelig. Moderne indrettet med skabe og alt, hvad der ellers skal være i et køkken – og dertil automatisk kaffemaskine. At køleskabet også er der nævnes kun for en ordens skyld.

I kælderen er indrettet et 60 kvm. stort sikringsrum, hvis formål i fredelige tider bliver at danne ramme om mandskabets hobbies, og et billard, som der er rigeligt med plads til, står på ønskesedlen.

Den del af byggeriet, som her er omtalt, dækker 400 kvm. og rummer udover de nævnte lokaliteter også stationsleder *Frede Nelausen Petersens* kontor samt rummeligt kontor for assistent. Hertil kommer forskellige depot- og birum.

Til stationen er knyttet et mandskab på 16 plus repræsentanten og således, at der er 10 mand om dagen og seks om natten.

Kort, der viser station Tarm's placering i forhold til øvrige brand- og redningsstationer i den vestlige del af Midtjylland. Tarm-området har små 25.000 indbyggere og afstanden mellem Tarm og Skjern er kun fem kilometer. At placeringen i Tarm er mest hensigtsmæssigt ud fra et afstandssynspunkt ses tydeligt.



Nyt alarmsystem

Stationen i Tarm dækker for brandslukningens vedkommende Egvad stor-kommune samt Sdr. Felding og en del af Ølgod kommune, medens ambulance-tjenesten omfatter både Egvad kommune og Skjern kommune med de seks oplandskommuner, der sammensluttes med Skjern fra 1. april 1970.

I løbet af kort tid gennemføres et helt nyt og meget avanceret kaldesystem for det deltidsbeskæftigede brandmandskab under stationen, og ved det nye systems indførelse lægges alarmering af brandfolk i Videbæk, Ølgod og Nr. Nebel også ind under stationen i Tarm. Brandfolkene i de fire byer forsynes med de moderne lommemodtagere, som de altid skal bære på sig – og „gå i seng med“, og gennem hvilke de fra alarm-

centralen i Herning via Falck-Zonestationen i Tarm kan alarmeres. Det vil betyde hurtigere og sikrere alarm, end man hidtil har kendt.

Mon ikke denne beskrivelse har bekræftet, at også ordet *effektivitet* ydes fuld dækning. Hvad det sidste angår – perspektivet, så er det en redningsstation, der på flere måder er forud for sin tid, bl. a. hvad indretning og rummelighed angår.

Uanset hvor hurtigt udviklingen skrider på alle områder, så har man i samarbejde etableret en redningsstation, der i lang tid fremover vil kunne opfylde sin mission: – På alle måder hurtigt og effektivt at hjælpe det geografisk vidtstrakte vestjyske område, den skal betjene.

Glad for samarbejdet – og for resultatet

Den nye redningsstation er projekteret af kommuneingeniør *Sten Kosack*, Egvad kommune. Det er ikke alene udefra en smuk station, men den er særdeles praktisk og velindrettet, og giver de allerbedste rammer for korpsets daglige arbejde inden for murene. En detalje som ovenlyset i garagen er konstrueret på en måde, så det givet helt ideelle lysforhold i det store garagekompleks, og i det hele taget har kommuneingeniøren fået megen anerkendelse for den måde, hele opgaven er løst på.

– *Vi er glade for såvel samarbejdet med Falck-Zonen som med det resultat, der er nået med hensyn til bygningen*, siger sognerådsformand *Age Nielsen*. Byggeriet kan måske siges at være lidt luksuspræget, men det er bygget med fremtiden for øje og at spare i den første ende kan blive endnu dyrere. Vi mener, at der med denne redningsstation er skabt de bedste virkeforhold for mand-skabet, hvad efter min mening betyder meget og netop medvirker til øget interesse og den bedste indsats. Det er mit håb, at arbejdsklimaet her skal blive lige så godt som stedet er naturskønt og stationen velbeliggende, således at den nye redningsstation kan blive til



Ved den nye redningsstation ses fra venstre: medlem af kasse- og regnskabsudvalget Chr. Pedersen, Hoven, kommuneingeniør Sten Kosack og sognerådsformand Age Nielsen, Egvad Kommune.

gavn for hele det store område, den skal betjene. Jeg tror helt bestemt, at denne løsning er den rigtige.

Axel Søndergård

FRA og TIL STATIONERNE

Ny projektør til frømandsbrug

Fra stationsleder **Lyng Madsen, Nykøbing Mors**, der også ved tidligere lejligheder har gjort sig fordelagtigt bemærket ved fremstilling af elektriske artikler til brug i korpsets tjeneste, har vi modtaget en beskrivelse af en ny projektør til frømandsbrug, som han har sat i „produktion“:

Projektøren adskiller sig på væsentlige punkter fra de hidtil benyttede. De største ulemper ved de projektører, som

hidtil har været til rådighed ved under-vandsbelysning, har været et relativt stort strømforbrug og et lille lysudbytte

samt en stor opdrift, således at det ofte har været besværligt for frømanden at holde styr på lygten.

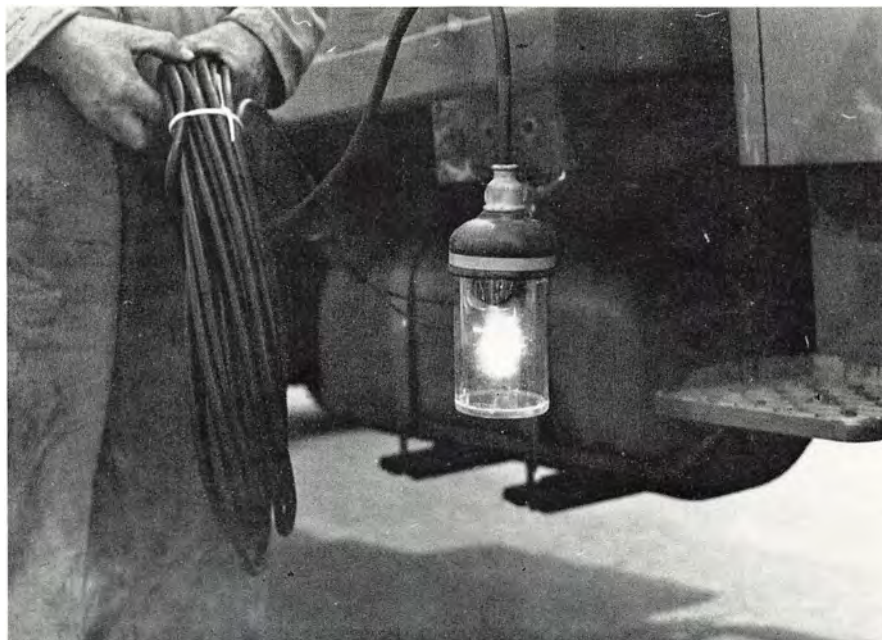
Disse ulemper og mangler skulle alle være afhjulpet ved den nye konstruktion. Lysgiveren i projektøren består af en kvartslampe, som adskiller sig fra en glødelampe derved, at den ved samme strømforbrug giver ca. 4 gange så stort et lysudbytte. Det vil sige, at man i denne type projektør ved en spænding på 12 volt og et forbrug på ca. 50 watt får et lysudbytte svarende til ca. 200 watt (dekalumen).

Kvartslampen er bygget ind i et 4 mm plexiglasrør, som er sammensvejset i begge ender (6 mm plexiglas). Skruerne, som fastspænder kvartslampen, tjener samtidig til at føre strømmen ind til lampen, således at man er sikret en

fuldstændig vandtæt gennemføring. Skulle kvartslampen, på trods af en lang levetid, brænde ud under brug, løsnes gummimanchetten blot, hvorefter en komplet reserveprojektør på et øjeblik kan monteres på gummikablet. Man kan da senere skifte selve kvartslampen i den gamle projektør.

Rumindholdet af projektøren er valgt således, at den kun har en svag opdrift i vandet. Det er ca. et år siden, det første eksemplar blev lavet. Dette kom til afprøvning i Thisted, hvor man er særdeles tilfreds med den. Senere har jeg efter henvendelse fra et par andre afdelinger lavet tilsvarende projektører til disse. En detalje mere bør vel nævnes: den er billigere at fremstille end adskillige af de hidtil anvendte typer.

Lyng Madsen.



Den nye frømandsprojektør, model „Lyng Madsen“.

Et tænkt, men typisk tilfælde

I april måned udsendte *brandtjenesten* en redegørelse vedrørende overenskomster om brandslukning. Selv om denne redegørelse er tilstillet alle kontorer, stationer og akkvisitører, har vi alligevel fundet anledning til at omtale den her, fordi den er et godt eksempel på medarbejderorientering, der er et meget vigtigt led – også i vor virksomhed. Vi må således komplimentere brandtjenesten for dette fine værk, der absolut er læseværdigt, og som giver et klart billede af de faktorer, der spiller ind, når der skal dannes et rimeligt økonomisk grundlag for opretholdelse af et effektivt brandvæsen.

Lad det straks være sagt, at vi ikke ønsker at gengive redegørelsen her, men vi har hæftet os ved tre punkter, der ganske vist er understreget i redegørelsen, men som alle bør bide mærke i, forinden de for alvor sætter sig ind i problematikken omkring brandslukningen i X-købing og omegn.

1. Korpset har hidtil undladt at blande sig i den offentlige debat, da det i henhold til brandlovens § 1, jfr. § 6, alene er kommunalbestyrelserne, der afgør, hvilken form for brandslukning, der skal være.
2. Det er overtagelse af *brandslukningspligten* – altså ikke brandvæsenet – vi giver tilbud på.
3. Det er i flere tilfælde efter vor konkrete redegørelse blevet hævdet, at det rene kommunale brandvæsen var „billigere“. Denne påstand støttes enten på gamle budgetter eller beregninger, der forudsætter brandslukningen varetaget af deltidsbeskæftigede brandmænd alene, hvilket fremover må anses for urealistisk. Ønsker kommunerne at anvende et deltidsbeskæftiget brandkorps, sker det i alle tilfælde på bekostning af antallet af fastansatte.

Sluttelig skylder vi kun at nævne, at redegørelsen er til rådighed for *alle* hel- og deltidsansatte, og at flere eksemplarer kan rekvireres i Falck-Huset.

At korpset ikke overtager brandvæsenet, men brandslukningspligten kan bl. a. ses på den måde at nogle købstads- og hovedstadskommuner bibeholder deres navn på korpsets automobilsprøjter.



PERSONALIA

UDNÆVNELSER

REDNINGSFØRER

Redderne **Kaj Andersen** og **Kjeld Rasmussen, Nykøbing Falster**, er med virkning fra 1. maj udnævnt til redningsførere.

Redder **Thomas Petersen, Rødovre**, er udnævnt til redningsfører på stationen i **Toftlund** pr. 1. maj.

ASSISTENT

I forbindelse med korpsets overtagelse af brandslukningen i **Nykøbing Falster** er lederstyrken blevet forøget med 2 assistenter. Blandt ansøgerne til de ledige stillinger har direktionen udpeget redningsfører **Knud Juliussen** og redningsfører **Einer Chr. Larsen**, begge **Nykøbing Falster**. Knud Juliussen er ansat i 1950 som redder på station **Maribo**. I 1954 blev han overflyttet til **Nykøbing Falster**, hvor udnævnelsen til redningsfører fulgte i 1966. **Einer Larsen** har i hele sit 22-årige virke i korpset været tilknyttet station **Nykøbing Falster**. I 1964 blev **Larsen** udnævnt til redningsfører.

Begge de nybagte assistenter har gennem deres lange virke i korpset erhvervet sig en grundig teoretisk og praktisk erfaring og skulle således være godt rustet til at bestride de stillinger, de nu er tildelt.

I forbindelse med assistent **Sv. Jensens** udnævnelse til overassistent i **Hjørring** er den derved ledige stilling som assistent i **Haderslev** blevet besat med assistent **Svenn Poul Lynggaard**, **Tåstrup**.

OVERASSISTENT

Den ledige stilling som overassistent på distriktlederstationen i **Hjørring** er blevet besat med assistent **Svend Jensen**, **Haderslev**. **Sv. Jensen** har gjort en hurtig karriere i korpset, idet det kun er 10 år siden, han ansattes som redder i **Ålborg**. I 1961 udnævntes han til redningsfører i **Nørresundby** og i 1966 til assistent i **Haderslev**. **Sv. Jensen** har siden ansættelsen været en flittig kursusdeltager – især med hensyn til brandslukning, og denne omstændighed suppleret med en god portion praktisk erfaring har berettiget ham til denne udnævnelse. **Svend Jensen** tiltræder stillingen den 1. juni d. å.

STATIONSLEDER

Den ledige stilling som stationsleder i **Viborg** bliver med virkning fra den 1. juni besat med overassistent **Alfred Dam**, **Skive**. **Alfred Dam** har i hele sin korpstid været tilknyttet stationen i **Skive**, hvor han efter en kort tid som reservemand blev fast ansat som redder i 1958. Allerede i 1962 udnævntes han til assistent og tre år senere til overassistent. **Dam** har gennemgået en ret alsidig uddannelse også indenfor korpset og har især været beskæftiget med stationsadministration. Ved et udvælgelsesmøde i **Århus** i april måned blev det besluttet at besætte stationslederstillingen med **Alfred Dam**. Den ny stationsleder er 41 år gammel.

ADMINISTRATION

Med virkning fra 1. maj d. å. er redaktøren, sekretær **Preben Kjær**, **HD m.v.** udnævnt til sekretariatschef. I den forbindelse henstilles det til uniformsudvalget at undersøge mulighederne for at inddrage hans uniform, da han også kalder sig **civiløkonom**, hvilket han dog kan gøre med rette. I øvrigt henvises til opslag nr. 17/69 af 28. april d. å.



BREVE UDEFRA

Gennem **Aalborg Stiftstidende's** rubrik „Ved hellen“ har vi modtaget følgende fra en abonnent i **Biersted**.

Ros for god service

– Må man have lov til at rose andre på motorsiden?

– Gerne.

– Ja, for jeg synes, Falck-Zonens mand skal have ros for fin service, da jeg forleden havde ufrivilligt motorstop, fortæller en bilist fra Biersted i telefonen.

Jeg har en næsten ny bil, og da den aldeles nægtede at køre videre, da jeg skulle hjem fra Dall, ringede jeg til Redningskorpset, hvor jeg er abonnent. For det første kom hjælpevognen meget hurtigt, for det andet kiggede den erfarne Falck-mand hurtigt efter, hvad der var galt og fandt frem til det vist nok meget sjældne, at rotoren i strømfordeleren var brændt. Det var lige ved værkstedernes lukketid, og min bil kom på slæb mod Aalborg.

Undervejs sørgede Falck-manden over radioen for at slå alarm til det autoriserede værksted for mit bilmærke i Aalborg, og da vi nåede dertil, stod mekanikeren parat udenfor med en ny rotor, skønt det nu var over lukketid. Mens rotoren blev sat på plads, ventede Falck-manden for at se, om vi nu også kunne køre videre, idet han i modsat fald var parat til at slæbe bilen videre til Biersted.

Jeg synes, det er en god service, som bør roses.

Morale for alle:

Sådan kan det gøres.

Stationsleder og stationspersonel på Falckstationen i Sorø bedes hermed modtage min hjerteligste tak for elskværdig behandling og god og hurtig bugsering af MT 23.277 under snestormen, søndag eftermiddag den 16. februar.

Med venlig hilsen

sign. Johs. Schmidt

Karen Eriksen-Tutt, direktør

Til Falck & Zonen, St. Vesterbro.

Til redder 7 (Hans Jørgen Brenner) og redder 19 (Preben Eriksen) med tak for transport fra Allégade – Sct. Elisabeth 161230.

sign. K. Eriksen-Tutt

Vi ved desværre ikke, hvad der fulgte med brevet.

Selv om vi forlængst har passeret julen, anno 1968, finder vi alligevel anledning til at gengive et julekort, som station **Svaneke** har modtaget:

Til mandskabet på Falck-stationen i Svaneke:

Da jeg i sommer gæstede Deres skønne ø, var det med den hensigt at holde ferie og bese øen fra cykel, men ak: – sådan skulle det ikke gå – skæbnen!

Dagen efter min ankomst faldt jeg og brækkede benet, og det var årsag til min kontakt med Dem og seks ture i ambulance mellem Gudhjem og Rønne.

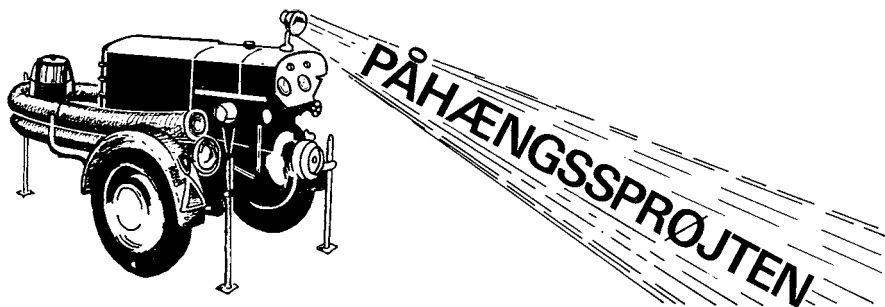
For den venlighed og hjælpsomhed, som blev vist af de to i Deres kreds, takker jeg hermed og sender samtidig alle de bedste ønsker om en glædelig jul og alt godt i det nye år.

Fra major **Johs. Schmidt**, Haugstedhus, 5560 Aarup, har vi modtaget:

Motto! „Se Bornholm! – Abonnér på Falck-Zonen.

Omskrivning af titlen på folkevisen „Agnete og havmanden“ blev på en af tu-

rene til „Agnete og Falckmanden“.
Venlig hilsen – en abonnent
sign. Agnete Jørgensen
Dyssevænget 28
Brønshøj



Der er en forskel . . .

Ifølge lederen af den midtjyske klunser-region i Århus har en række mennesker, deriblandt direktør **Arno Andersson**, Falck-Zonen, givet tilsagn om at træde ind i en klunserkomité. Samtidig bliver en af korpsets damer i København hver dag hentet og bragt i en stor Rover 3,5 litre.

Reserveret
k. a.

Glad rejse

Børge havde studeret meget i sin fritid. Han gik på kurser og i studiekredse, og hans almindelige viden var højt respekteret af kammeraterne på arbejdspladsen, som altid henvendte sig til ham, når de var i tvivl.

En dag kom **Edwin**. Han ville vide, hvad en diplomat egentlig laver.

– Joh, ser du: en diplomat er sådan en mand, som kan fremstille sine ting på den venligste måde, men mene det djævelske. Han kan bede én om at gå ad helvede til på så udsøgt en vis, at man med stor forventning og glæde ser frem til rejsen . . .
(fra „Metal“)

POETEN OG LILLEMOR – Af Jørgen Mogensen



Til ny stationsleder i
Viborg er udpeget overassistent
Alfred Dam fra Skive.



**Skal Falck & Zonens
ambulancepersonale
kunne defibrillere patienter
med hjertestop?**

Det foreslår overlæge
Asger Pedersen (tilhøjre i
billedet), Korpsets lægekonsul-
lenter i Storkøbenhavn,
overlægerne **Willy Dam** (til-
venstre i billedet) og **Hans
Pahle** er med på ideen. (Se
artiklen inde i bladet).

MEDDELELSER

FRA FALCK & ZONEN

33. ÅRGANG

JUNI 1969

NR. 6



INDHOLD:

	Side
Når sort bliver hvidt	159
Patientbefordringskonferencen i september	160
Kun den bedste hjælp er god nok	
– når danskere forulykker i udlandet	162
Jørgen Pedersen har ordet	169
Det virker – men hvordan	171
Direktør Eigil Juel Wiboltt in memoriam	175
Byggesager	177
Aldrig har vi bygget så meget på så kort tid	177
FRA og TIL STATIONERNE	184
Vejle-stationen indviet	184
Husk sikkerhedssejerne	185
PERSONALIA	185
Påhængssprøjten	187

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund
Redaktion: Preben Kjær, HD (ansvarshavende redaktør)
Jan Assentorp (redaktionens sekretær)
Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, 1593 Kbhvn. V.

Oplag: 5.000 eksemplarer
Tilsluttet Dansk Personalebladsforening

Når sort bliver hvidt

I bladet „Kommunalarbejderen“ har formanden for de kommunale brandfolks organisation i København fremsat en række bemærkelsesværdige påstande, som vi naturligt ønsker at kommentere.

På et spørgsmål om brandvæsener med længere arbejdstid end de kommunale, svarer han:

– Ja, desværre. Når vi er sammen med nordiske kolleger, lytter de interesseret til de særlige forhold i Danmark, hvor en stor del af brandslukningstjenesten er overdraget til det private firma Falck-Zonen. **Man kan ikke rigtig forstå, at så livsvigtige ting som brand- og redningstjeneste er overladt til et privat firma.**

– Det er nu ikke så svært at begribe, at brand- og redningstjeneste i Danmark i hovedsagen er overladt til os. For når en virksomhed som vor ved at kombinere en række hjælpeydelser kan opnå en rationel brand- og redningstjeneste i landet, hvorfor skulle skatteborgerne da belastes med ekstra omkostninger – blot fordi nogle af hjælpeydelserne skulle drives på kommunal basis?

Videre hedder det i den kommunale organisationsmands udtalelser:

Ofte bliver vi fra vore modparter præsenteret for Falck-folkenes arbejdstid, jeg skylder dog at sige, at det ikke sker i København og på Frederiksberg, men i Gentofte og andre steder er det hændt adskillige gange. Og ved sådanne lejligheder kan det ikke undgås, at **Falck-personalet med deres ringere vilkår kommer til at virke løntrykkende for vore medlemmer.** Ganske vist må det private redningskorps overholde brandlovens mindstekrav med hensyn til mandskabsstyrkens størrelse, men det er vor opfattelse, at **man er alt for karrige med at ansætte tilstrækkeligt mandskab, så også på**

denne måde virker det private redningskorps' konkurrence over for de kommunale brandvæsener.

Hvis den københavnske organisationsformand skelede lidt til livet vest for Valby Bakke ville han opdage, at hovedparten af Falck-folk gennem korpset har løn- og arbejdsvilkår, der sikrer en normal levestandard – i modstæning til de fleste kommunale brandmænd, hvis brandtjeneste er fritidsbeskæftigelse. Ganske vist har korpset også deltidsansatte brandmænd, thi uden disses medvirken kunne hele brandslukningstjenesten ikke give blot nogenlunde dækning for beredskabsudgifterne. Men de deltidsansatte i korpset er i mindretal – i modsætning til kommunale provinsbrandvæsener, hvor størstedelen af ansatte har brandslukning som fritidsjob.

At korpset gennem sin måde at kombinere hjælpeydelser på sikrer en del mennesker fast beskæftigelse med brand- og redningstjeneste i tyndt befolkede egne af landet turde da også være fakta, som en københavnsk brandmand ikke uden videre kan se bort fra. Hvis kommunale brandvæsener i provinsen – i kraft af deres manglende udgifter til fastlønnet, heltidsansat personale – ikke havde vænnet de bevilgende myndigheder til det nuværende niveau for brandslukning, ville vi også kunne erhverve højere indtægter for offentlige ydelser – og dermed have større muligheder for at give lønstigninger. Vore reddere får i dag en god løn, ikke mindst efter de nyligt overståede overenskomstforhandlinger, hvor den faste del af lønnen er blevet væsentligt højere.

Men ifølge den citerede organisationsformand synes det ikke synderligt populært at udføre tjenesteydelser – offentlige såvel som private – med lavest mulige omkostninger for øje.

Med hensyn til korpsets manglende vilje til at ansætte mere personale på stationerne synes denne påstand at være grebet ud i luften. Vi udregner normal- og spidsbelastningsperioder for hver station efter et udregningssystem, som en kommunal brandmand ikke uden videre kan gennemskue. Blandt andet tager vi vort edb anlæg i brug til udregningerne. Der bliver ansat det mandskab, der er behov og økonomiske muligheder for.

Og når vi taler om kontrol med vor brandslukningsvirksomhed er der grund til at påpege, at vi – som kommunale

brandvæsener – er undergivet kontrol af *justitsministeriet*, et *brandråd*, *politimestre*, *distriktsbrandinspektører*, kommunale *brandkommissioner* og *brandinspektører*. Med hensyn til denne kontrol tør vi påstå, at den bestemt ikke er af mindre omfang end kontrollen med kommunale brandvæsener.

Men den kommunale brandformand har accepteret korpsets invitation til patientbefordringskonference i september. Så måske vil han der får lejlighed til at konstatere, at et job som redder ikke alene er et spørgsmål om kroner, fritimer, udrykningsformer og bemandingsregler. Det at være ansat i en virksomhed, der prøver at være demokratisk og levende, spiller f. eks. også en væsentlig rolle.

Patientbefordringskonferencen i september

Stor tilslutning

Den konference, som korpset har indbudt til, tegner til at blive betydningsfuld. Det kan man læse ud af svarene på de indbydelser, der er sendt ud, både til deltagere og til observatører.

Interessen i de kredse, hvor man beskæftiger sig med at befordre patienter, er så stor, at vi har måttet udvide antallet af deltagere. Vi kan allerede nu se, at hotel „Store Kro“ ikke er stor nok til at rumme alle. Der må tages flere hoteller i brug.

Formålet

I de udsendte indbydelser er formålet angivet således:

1. Konferencens formål og primære opgave er at få korpsets lægekonsulenter og et repræsentativt udsnit af andre læger, der har tilkendegivet særlig interesse for patientbefordringsproblemer, til at blive enige om et praktisabelt system for det store flertal af transporterne, både ambulance- og sygetransporter, såvel korte som lange. Systemet skal

tillige kunne realiseres teknisk inden for de rammer, som automobilindustrien sætter, og som bilinspektionen tillader. Køretøjernes indretning, udstyr og apparatur skal være fastlagt med henblik på 2 mands betjening, hvoraf den ene under selve befordringen udelukkende fungerer som chauffør. Systemet skal endvidere kunne tiltrædes af konferencens deltagende administrative ledere og teknikere.

2. Det vil herefter være en opgave for transportinstitutionernes ledere at få skabt det fornødne økonomiske grundlag, dels gennem de kommunale budgetter, dels ved forhandlinger med de statslige myndigheder samt de kommunale foreninger og Sygehusforeningen. Det vil endvidere være nødvendigt at forelægge de økonomiske problemer for Monopoltilsynet.

Man kan sige, at vi tager tråden op fra Sundhedsstyrelsens betænkning vedrørende skadebehandling fra oktober 1966. I forordet skriver styrelsens direktør, dr. med. Esther Ammundsen, bl. a.:

„Visse af de i betænkningen påpegede ændringer i skadebehandlingstjenesten, fortrinsvis den akutte behandling på

skadestuerne og moderniseringen af ambulancetjenesten, bør imidlertid efter sundhedsstyrelsens mening snarest tages op til yderligere drøftelse af de implicerede parter.

Det er mit ønske, at denne betænkning vil bidrage til både på længere og kortere sigt at forbedre den primære behandling af det stadigt stigende antal skadelidte, der i dag koster samfundet dyrt både i dødsfald og invaliditet.“

Denne betænkning er omtalt i flere numre af „Meddelelser“.

Vor opfattelse er, at enhver befordring af syge mennesker – og altså ikke blot skadede, som betænkningen taler om – er overordentlig betydningsfuld. Den bør være så god som overhovedet mulig, fordi den simpelt hen er et led i sygdomsbehandlingen. Befordringen i forbindelse med ambulans behandling bliver af stadig større omfang. Patienter „hjemsendes“ fra sygehuse i weekend'en.

Derfor har vi valgt at lade den almindelige befordring behandle først. For på den måde kan man bygge videre med de mere specielle ting. Og kommer vi ikke igennem pkt. 2 på denne konference, ja, så kan vi jo holde endnu én.

I næste nummer nærmere om baggrunden for konferencen, dens program og deltagere. P-p

Repræsentanter for de betalende er også inviteret med.



– Og så vil jeg ved håndsoprækning gerne se, hvem der stemmer mod et rimeligt kvalitetskrav om hjulpyntering på ambulancer!.....

Kun den bedste hjælp er god nok

— når danskere forulykker i udlandet



Hamburg-stationen, der nu har eksisteret i 15 år, kan se tilbage på en udvikling fra et lille forsøgsobjekt til en velorganiseret redningsstation, der koordinerer al ERA-hjælp i Tyskland og samtidig tager sig af et væld af mærkelige opgaver, som pludseligt skal løses i forbindelse med skandinavere rejser sydpå.

Den dårlige sommer

– Tirsdag den 13. juli 1954 ved 9-tiden startede jeg fra *Haderslev* medbringende en kranvogn, vogn 315, fra *Vejen* for at etablere det støttepunkt, som skulle oprettes i Hamburg i sommeren 1954. Vistnok den dårligste sommer i mands minde, hvad vejret angik. Ikke en enc-

ste dag uden regnvejr i Hamburg fra 20. juni til 25. august. Jeg ankom til Hamburg ved tretiden, og efter at have hilst på hr. *Rohde*, som er den tyske forretningsfører i *Falcks Rettungsgesellschaft, Hamburg*, gik jeg i gang med at pakke de allerede ankomne møbler ud og bringe disse på plads. Dagen efter

– den 14. juli – hejste vi om morgenen „Falck-standeren“ over stationen. Den synede så lille på den store flagstang . . . Således begynder afdøde stationsleder Andreas Skourups beretning om Hamburg-stationens tilblivelse.

Oasen i ørkenen

– Når jeg skal omtale arbejdet dernede, må jeg allerførst sige, at dette har været meget interessant, idet man rigtigt følte, at det var en oase i ørkenen; for ualmindeligt mange danskere besøgte os. At se den glæde, mange viste, når de så Dannebrog og Falck-standeren eller hørte dansk tale, var en hel fornøjelse, for jeg vil ikke undlade at indskyde den bemærkning, at mange mennesker tager til udlandet uden at kunne sproget eller bare nogenlunde kunne klare sig. Eller uden at tænke på, at vejene i Tyskland stiller større krav til materiellet end herhjemme, hvilket f. eks. mange sammenfaldne batterier har vist.

– Nu har arbejdet på stationen jo ikke formet sig som på en Falck-station i Danmark, idet kørslen jo har udgjort den mindste del af det daglige arbejde. Dette bestod jo, som vi også havde regnet med hele tiden, mest i at hjælpe turisterne med at skaffe værelser, vise vej, forklare forskellige seværdigheder, og sidst, men ikke mindst, hjulpet folk ud af uforskyldte pekuniære vanskeligheder; og ikke mindst denne service har været med til at redde sommerferien for adskillige mennesker. Jeg vil lige indskyde den bemærkning, at man på det danske generalkonsulat i Hamburg hver dag havde mellem 10 og 15 henvendelser angående penge, og det voldte tit personalet besvær at forklare, at et generalkonsulat ikke er identisk med et socialkontor.

– Meget morsomt var det, da jeg en dag ringede til konsulatet i et eller andet ærinde. Man spurgte mig så i samtalens løb, om vi havde noget at bestille, og dette kunne jeg ikke undgå at

Den gamle station på Langenfelder Damm havde til huse hos en mekaniker med Shell-tank og synede ikke af meget, men talrige danske fandt alligevel vej dertil.



sige ja til. „Nåh, så er det derfor, vi ikke har noget at lave,“ sagde fuldmægtigen . . .

– Ligeledes vil jeg i denne forbindelse omtale samarbejdet med de tyske myndigheder. Det blev efterhånden således, at vi blev tilkaldt til alle færdselsuheld, hvori der var impliceret danskere, idet vi i flere sådanne tilfælde har virket som tolk, og på den måde har vi således også kunnet hjælpe flere abonnenter. En dag, hvor jeg med kranvogn kørte sydpå ud af byen mod *Elbbrücke*, blev jeg kaldt over til midten af en færdselsbetjent, hvilket jeg ikke kunne forstå, idet jeg ikke var mig bevidst at have

forsyndet mig mod færdselsreglerne. Men han ville bare have vort telefonnummer, idet der et par dage i forvejen havde været et uheld med en dansker, og da havde de ikke kunnet få fat i os, og dette ville han ikke udsættes for igen, hvorfor han skrev vort telefonnummer i sin notesbog . . .

Således kunne vi fortsætte med at bringe uddrag af stationsleder Skourups beretning, der for øvrigt fortæller, at nogle af de flittigste til at komme og besøge den nye station i Hamburg og få anvist værelser etc. i starten var rednings- og andre inspektører i det danske Falck.

Hamburg i dag

Korpsets mål med oprettelsen af stationen i Hamburg var ved start og er i dag at *forsøge at yde den bedst mulige hjælp til danske – og senere andre skandinaver – der under rejse sydpå kommer ud for ulykker eller uforudsete uheld.*

Godt kørende

I dag består personalet af direktør *Jørgen Pedersen*, assistent *Kurt Drüsedau*, 6 reddere, 3 administrations- og eks-

peditionsmedarbejdere og 2 sommerassistenter. Det kørende materiel består af 1 ambulance, 1 transit-personvogn, 2 kranvogne, 2 autotransportvogne, 1 personvogn og 2 „fejblade“, hvoraf det ene er af en ny type på eksperimentaltadiet.

Ved oprettelsen af DETA og senere ERA-aftalen med de skandinaviske motorclubber var Hamburg et støttepunkt for hjælpeydelse. I dag er stationen redningscentral for al ERA-hjælp til skandinaver, der forulykker i Tyskland. Desuden har stationen stadigvæk en masse andre opgaver, men det vender vi tilbage til.

Over 300 hjælpestationer

Hvis man skal tænke på redningshjælp i Tyskland, må man først og fremmest gøre sig klart, at der ikke eksisterer nogen egentlig redningsorganisation. Brandtjeneste varetages af offentlige brandvæsener i de forskellige distrikter, ambulancetjeneste af brandvæsenet, Rø-



Hamburg-stationens to transportvogne og fejblad på en rastplads ved en tysk autobahn.

de Kors, sygehuse, johanitter og andre humanitære institutioner samt private vognmænd.

Vender vi os til bugseringsområdet, findes utallige selskaber, der tilbyder bjærgning af havarerede biler. Nogle kører hele døgnnet, andre kun om dagen, og for de fleste gælder, at konkurrencen er så fri, at der finder en enorm sjakren med priserne sted. Vi har set eksempler på timepriser for bugsering af personvogne fra 25 til 75 DM i dagtimerne. I et sådant marked må man se i øjnene, at turister, der ikke kender forholdene, som regel må betale den dyreste pris. I de senere år er der fra tysk side sat bestræbelser i gang for at få samlet nogle af de små bugseringsselskaber i lidt større organisationer med ensartede priser og vilkår.

Men den eneste „danskliggende“ hjælp, der findes i dag, er ADAC's vejpatruljetjeneste på autobanerne.

I Tyskland er det politiet, der må forsøge at koordinere den hjælp, der skal finde sted i forbindelse med trafikulykker etc., men så snart en vogn lider anden form for havari eller skal transporteres til hjemsted, er det en privatsag for havaristen.

Hamburg-stationens opgave med hensyn til hjælp til skandinaver, der lider havari på rejse i udlandet, er grebet an på den måde, at stationen koordinerer al redningshjælp til disse, når havariet sker i Tyskland, hvorimod ERA's hovedkontor i Hellerup tager sig af øvrige lande. Naturligvis finder der et dagligt nært samarbejde sted, så alle koordinationsmuligheder finder sted.

Stationen har efterhånden opbygget et godt kontakthold til 3–400 tyske bugseringsselskaber, fordelt over hele det enorme område. Disse selskaber ved, hvad en dansk ERA-abonnent kan for-

vente – og forlange – af service, og den forsøger de at yde. Til gengæld ved disse selskaber også, at stationen i Hamburg betaler kontant for god hjælp og til gengæld laver en masse vrøvl og truer med sletning i kartoteket, hvis hjælpen giver anledning til reklamationer, eller prisen ikke er rimelig.

For de tyske hjælpestationers vedkommende er det en tillidssag, hvor den omstændighed, at Falcks Rettungsdienst GMBH er et tysk aktieselskab, spiller en ikke uvæsentlig rolle.

Også konkurrent

Hamburg-stationen har oparbejdet en god forbindelse til mange tyske, der benytter Falck som bugseringsselskab, men det at Hamburg på denne måde



*En dansker har brug for hjælp!
På det store kort finder vagtmester Paulsen frem til havaristens position og nærmeste hjælp.*

konkurrerer med sine egne „ERA-hjælpestationer“ spiller ingen rolle for disse. Man er vant til konkurrence og finder den naturlig.

Kartotek over bilreparatører

Hvis en havarist skal betjenes af Hamburg-stationen, sker der først det, at der sørges for vognens fører og passagerer. Dernæst kontaktes den nærmeste – eller bedst egnede – bugseringsstation, og der træffes aftale om slæbehjælp. Men udover et stort kort og kartotek over samarbejdende hjælpestationer råder Hamburg-stationen over et fuldstændigt kartotek, der omfatter alle autoriserede reparatører for de enkelte vognmærker. Når dette kartotek kombineres med oversigten over samarbejdende bugseringsselskaber, kan Hamburg-stationen og havaristen i fællesskab finde det bedste egnede og ønskede værksted for vognreparationen. I den forbindelse spiller afstandene ingen rolle.

Egne kranvogne

Da de nævnte små bugseringsselskaber i hovedsagen opererer i de enkelte lokalområder, er det fundet mest hensigtsmæssigt, at Hamburg-stationen selv sender autotransportvogne af sted, når en ERA-abonnent skal slæbes langt eller hjem til Skandinavien. I sommertiden kører to transportvogne så at sige uafbrudt på de tyske landeveje, og rent statistisk kan det aflæses på den måde, at hver tur i gennemsnit er over 200 km lang. De to transportvogne har tilsammen i 1968 kørt 150.000 km, hvilket er ganske pænt, når man tager i betragtning, at stationens samlede rapporttal efter danske forhold „kun“ var 2.400 i 1968. Som et kuriosum til beretningen om autotransportvogne kan nævnes, at det i Tyskland både er lov-

ligt og almindeligt brugt at transportere havaristen og hans familie på autotransportvognen – siddende i deres egen vogn.

Lange sygetransporter

Vi har nævnt, at stationen råder over en sygevogn og en personvogn til siddende transport. Ambulancen benyttes i hovedsagen til hjemtransport af forulykkede skandinaver ad landevejen, og det har også på dette område vist sig at være en god idé at lægge en station i Hamburg fremfor at dirigere det hele herhjemme og f.eks. ikke på forhånd vide, hvorledes kvaliteten af udenlandske sygetransporter er.

Masser af andre opgaver

Først og fremmest må nævnes den dansk lignende hjælp, stationen yder abonnenter i det såkaldte „Sydtønder amt“.

Når vi ser bort fra, at de enkelte ture er længere, og at der er færre af dem hver dag, ligner Hamburg-stationens arbejde efterhånden arbejdet på en dansk redningsstation. Men ekspeditionskontoret og vagtstuen i Hamburg ligner ikke det danske. De få danskere, der i starten af beretningen kom på stationen for at få oplysninger og høre dansk tale, er efterhånden blevet til mange. Samtidig ringer det tyske politibåde når der er sammenstød med involverede danske biler, og når danske af andre grunde får kontakt med politiet, og der derved kan være sprogvanskeligheder. I så fald sender vi en af de dansksprogede redde til hjælp. Desuden er der noget, der hedder billetreserveringer, pladsreserveringer, oplysninger om alle hånde afgang- og ankomsttider, campingforhold og ikke mindst efterlysninger.

Efterlysninger gennemføres, hvis en dansk familie gennem ERA eller de



Hamburg-hjælp i billeder:

1. I kartoteket over hjælpestationer findes bedst egnede, nærmeste bugseringsselskab.
2. Derefter findes nærmeste autoriserede værksted i et bilmærke-kartotek.
3. En af hjælpekranvognene på vej.
4. Vognen er repareret og danskerne af Falck kørt til værkstedet.
5. Regningen går igennem af Falckmanden og værkstetspersonalet. Er den OK betaler Falck, og abonnenten kan fortsætte.
6. Tyskerne ser ofte undrende til, når vi slæber totalskadede vogne som denne tværs gennem landet og hjem til Danmark. Det er vi nødt til af hensyn til Toldvæsenet.



danske Falck-stationer har tungtvejende grunde såsom sygdom etc. til at få fat i ferierende familie, hvis opholdssted ikke nærmere kendes. Så tager man fat fra en ende af i Hamburg. Ringer til alle mulige campingpladser, hoteller, rastepladser, politistationer osv., og det lykkes næsten altid at finde frem til de rigtige. Den hjælp, vi giver Hamburgs politi, kommer mangefold igen, når det er os, der beder det tyske forbunds-politi om hjælp. Andre former for efterlysninger kendes også. Det hænder, at danskere på Reberbahn eller andre attraktive steder i Hamburg pludselig mister kontakten med rejseledsagerne og kun svagt husker, hvor de bor i byen. Så kender de tyske taxachauffører som regel en brugbar løsning: Falck-stationen på Kielerstrasse.

Forresten er der også et Falck-hotel i stationens bygning! Eller er det omvendt? Billederne viser til venstre hotellets moderne reception. Til højre ERA's kontor i bygningen og nederst skåler hotelldirektør Holger Rasmussen med en af de søde unge damer, der nødvendigvis hører til på et hotel og i en restaurant.

Ikke bare forsikringshjælp

Denne beretning om Hamburg har forhåbentlig tydeligt vist, at hjælp til skandinaviske ERA-abonnenter på rejse sydpå ikke blot består i at betale regningen, når den kommer frem, og så i øvrigt lade de nødstedte om selv at finde frem til en acceptabel løsning på deres akutte problemer. I hele Hamburgstationens 15-årige levetid har personalet tydeligt fornemmet, at den kombinerede penge- og *redningshjælp*, man ydede, var langt mere velkommen hos de forliste skandinaver end pengene alene. De løser ikke det akutte problem. Selv om det nuværende system langt fra er billigt, må man formode, at korpset og motororganisationerne i forening vil gøre, hvad de kan, for at vedblive med at opretholde dette forbrugervenlige serviceapparat. Og betydningen af det må da selv forsikringselskaberne kunne indse . . .





Jørgen Pedersen:

DIREKTØREN HAR ORDET

Falck & FÆLLESMARKEDS-Zonen

Tanken om at Danmark skal indlemmes i det europæiske fællesmarked er vel mere realistisk i dag end for blot få år tilbage. Udover en række indkøbsmæssige ændringer for korpset kan en indlemmelse i „de seks“ måske få betydning på redningsområdet.

Som det er beskrevet i artiklen om stationen i Hamburg findes der ingen decideret redningsorganisation i Tyskland, som vi kender den hjemme. For tyskerne er deres måde at gøre tingene på naturlig for dem, men de forskellige priser og vilkår gør, at blandt andre ADAC har forsøgt at ensrette hjælpen en smule, uden at man af den grund nærmer sig det danske abonnementsystem og den danske kranvognshjælp. Andre organisationer, f. eks. DKS og EURO forsøger at samle småbugseringsselskaber i større enheder, hvilket vi ikke mindst gennem vor ERA-hjælp har kunnet drage nytte af.

Det er derfor ikke så mærkeligt, at tyskerne bliver mistroiske, når vi fortæller, hvad en dansk bilabonnent får for sit abonnement. De bliver fra start skeptiske og tror ærlig talt ikke på os. Derfor må vi gøre os klart, at hvis vi – evt. i forbindelse med vor adgang

mod syd gennem fællesmarkedet – skal forsøge at etablere noget, der ligner dansk kranvognshjælp i Nordtyskland eller andre steder, skal vi ikke tilbyde for meget i starten. Udviklingen af redningstanken er mulig efter mit skøn, men på andre vilkår. Selve tanken og vor service kan ikke blot overføres. Tænk f. eks. på de store afstande i Tyskland, hvor det at en vogn evt. kan blive transporteret til hjemsted – for ikke at tale om „andet bestemmel-



I Tyskland må man transportere passagerer af alle slags på ladet.....

- Men kære Erna.
De tyske kranvogne
har nu ikke så
mange heste-
kræfter som de
danske . . .



sessted" – kan betyde en transport, der i omkostninger langt overstiger de lave brugtvolespriser i Tyskland. Hvis et abonnement skulle justeres med henblik på sådanne uøkonomiske transporter, ville prisen blive for høj, og da brugtvolespriserne i høj grad er bestemmede for tyskernes andre investeringer til deres køretøj, ville vi simpelt hen ikke få nogen abonnenter.

Udover den lovmæssige sygeforsikring for de mindre indtægter, tegnes de tyske sygeforsikringer på frivillig basis til priser fra DM 70 til DM 200 pr. måned, alt afhængig af dækningen.

Der er tale om kombinationsforsikringer, hvor man selv kan bestemme, hvad man vil have, og hvad man ikke vil. F. eks. kan man ikke tvangspålægge alle sygeforsikringstagere at betale til en rejseforsikring. Det sker ad frivillighedens vej. Tænkte man sig et sygekørselsabonnement, der skulle dække som det danske, ville der blive tale om en efter min mening meget lang konkurrenceperiode med bestående ordninger. Tænkte man sig endvidere, at vi ville gå ind i markedet og tilbyde tilsvarende ydelser, som vi har i Danmark, tror

jeg, vi ville begå en stor fejltagelse, idet man da ville betragte os som direkte konkurrent til de tyske organiserede brandvæsener.

Det er altså min opfattelse, at det kan lade sig gøre at etablere et simplificeret abonnementsystem, der giver tyskerne mulighed for at få autohjælp og måske nogen sygetransport uden offentlig involvering, men i samarbejde med det bestående ambulance og brandvæsen. I første omgang tænker jeg på *Slesvig/Holsten*, der sammen med en del af Jylland ved „åbning af grænsen“ (fællesmarkedet) sandsynligvis vil få handels hovedstad i *Hamburg*. Det ville være en forbrugervenlig organisering af et område, hvor der i dag ikke findes noget, der hedder abonnementsystem, og priserne varierer fra 0,60 DM til 5 DM pr. kilometer bugsering. Samtidig ville det utvivlsomt være kærkomment med en eller flere stationer for de mange med dansk tilknytning, der er bosiddende i Nordtyskland. Hamburgs „hovedstadsstatus“ vil gøre det naturligt for de mange danskere at forlange samme hjælp syd for som nord for grænsen.

Der er perspektiver i tanken, men det er ikke nogen fordel at etablere en eventuel ordning fra Danmark. Tyskerne er nationalbevidste. De vil lægge vægt på, at det er et tysk firma, der etablerer noget sådant. Danskerne vil efter min mening være lige glade. De vil identificere Falcks Rettungsdienst med Falck-Zonen i Danmark.

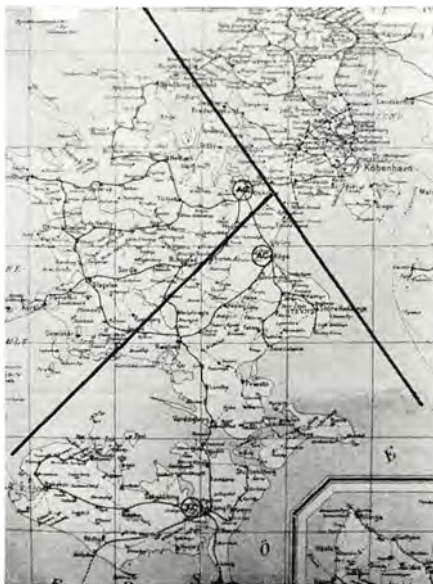
Så måske bliver disse tanker en dag resultatet af det lille støttepunkt, der for 15 år siden blev etableret i Hamburg ...

german

Det virker, men - hvordan?

Det skulle gerne fremgå af denne artikel

Den 1. juli 1968 indførtes det såkaldte fjernbugseringssystem på Sjælland. En del af de sjællandske stationer havde ved flere lejligheder gjort opmærksom på, at der var behov for et system, der kunne koordinere vore hjælpeydelse til havarerede biler. Et udvalg bestående af personale fra såvel udrykningstjenesten som administrationen behandlede problemet og udarbejdede et tillæg til regulativet vedrørende langtransporter. Systemet går i korthed ud på, at alle bugseringer, der afsluttes i eller passerer Roskilde eller Køge, på et eller andet tidspunkt, skal anmeldes til alarmcentralerne i en af de nævnte byer. Turen registreres her på en kontroltavle og en rapport, der således danner grundlaget for at koordinere med andre bugseringer. Systemets funktion er nærmere beskrevet i Meddelelser nr. 1 1968.



Det sjællandske fjernbugseringssystem indtegnet på et kort, der viser alarmcentralernes hensigtsmæssige placering i forhold til de største transportveje, der er identiske med Københavns vestlige og sydlige ind- og udfaldsveje.

Al form for rationalisering, hvilket systemet i realiteten er udtryk for, kan defineres som en metodisk udnyttelse af arbejdskraft, maskiner og penge. Selve rationaliseringsprocessen opdeles som regel i fire faser: *Analyse, planlægning, gennemførelse og kontrol.*

De tre førstnævnte faser er faktisk historie, og vi skal derfor kun beskæftige os med den sidste og meget væsentlige fase: Kontrol eller opfølgning. Det er jo ingenlunde hensigtsmæssigt at gennemføre et system, der teoretisk er godt, men som ikke virker i praksis. Det kan være, fordi systemets opbygning er forkert, eller fordi medarbejderne ikke har tilpasset sig de krav, der stilles gennem systemet.

Al begyndelse er svær, og fjernbugseringssystemet var ikke undtagelsen, der bekræftede reglen. Men efter afklaringen af forskellige problemer lykkedes det dog i løbet af efteråret 1968 at få systemet til at virke nogenlunde tilfredsstillende.

I foråret er der rettet nogen kritik mod systemet. Kritikken er ganske vist ikke dokumenteret, jvf. direktør Johansens beretning om argumentationslæren i et nummer af dette blad, men vi har alligevel følt os foranlediget til at gennemføre kontrolfasen nu.

345 bugseringer gennem Roskilde i april

Der er foretaget en analyse af alarmcentral *Roskildes fjernbugseringsrapporter i april måned 1969.* AC Roskilde er valgt, fordi frekvensen af rapporter er størst her. I Køge udgjorde rapportmængden i april ca. $\frac{1}{3}$ af Roskildes. På grundlag af notater på fjernbugseringsrapporterne har det været muligt at få et overblik over, i hvor høj grad systemet ikke alene udnytter „tomkørsel“,

men også i hvor høj grad det kan aflaste stationerne, så ventetider på bugseringshjælp i travle perioder reduceres til det mindst mulige.

Til AC Roskilde er der i april måned anmeldt i alt 345 fjernbugseringer. 64 af disse kunne på forhånd tildeles køretøjer, der befandt sig i pågældende område på et eller andet tidspunkt, idet der i hovedsagen var tale om forladte køretøjer. De resterende 281 bugseringer måtte påbegyndes af lokalstationen. Disse kørsler fordeler sig med 148 mod hovedstadsområdet og Nordsjælland og 133 mod det øvrige under AC Roskilde registrerede Sjælland. Denne lidt udviklede inddeling af området kan ses på kortet og skyldes hovedvejenes placering.

Ventetiderne er reduceret i provinsen

67 % af samtlige fjernbugseringer i den undersøgte periode er tilendebragt af den bugservogn, der har påbegyndt turen. I resten af tilfældene har det enten af koordinerings- eller beredskabsmæssige årsager været nødvendigt at foretage skift undervejs. Disse skift er i hovedsagen foretaget på AC i Roskilde. Af de 148 kørsler, der er foretaget af stationerne i områderne ved hovedvejene A 1 (fra Roskilde til Korsør) og A 4 (fra Roskilde til Kalundborg), er der skiftet i 68 tilfælde. Disse tal siger i sig selv ikke ret meget, men hvis man sammenligner stationerne i hovedstadsområdet med provinsstationerne, så har sidstnævnte udnyttet skiftemuligheden i 46 % af tilfældene, medens hovedstadsstationerne kun har udnyttet denne i 23 % af tilfældene. Det kan måske være en – omend lille – del af forklaringen på, at man i hovedstadsområdet ofte må anvende fremmede vognmænd



Anvælt af forskellige typer kran- og auto-transportvogne, der er tilknyttet det sjællandske fjernbugserings-system.

Procenttallene angiver alle fjernbugseringer, fordelt på de benyttede vogn-typer. Det er således helt i overensstem-melse med korp-sens ønsker, at stationerne be-nyttér de 58 transportvogne til 62 % af fjern- bugseringerne, medens de 99 kranvogne kun benyttes i 28 % af fjernbugserin-gerne.

Auto-transport- vognene er mere velegnede til fjernbugseringer på grund af trafiksmidighed og højere tilladt bugserings- hastighed.



til at klare den lokale kørsel. Skiftene forekommer på den måde, at en station anmoder AC om at foranledige turen tilendebragt, idet der er behov for den pågældende vogn i lokalområdet, hvorefter AC enten ved hjælp af egne eller andre for turen passende vogne formidler turen afviklet. Havde fjernbugseringssystemet ikke åbnet denne mulig-

hed for stationerne, ville det medføre en øget ventetid for havaristerne i lokalområdet. Heraf kan det konkluderes, at en rationel kørselsordning både kommer korpset og abonnerterne tilgode. At der så må foretages et enkelt skift undervejs er servicemæssigt bedre, end at abonnerterne må holde og vente på landevejene. Heraf må ikke udledes, at

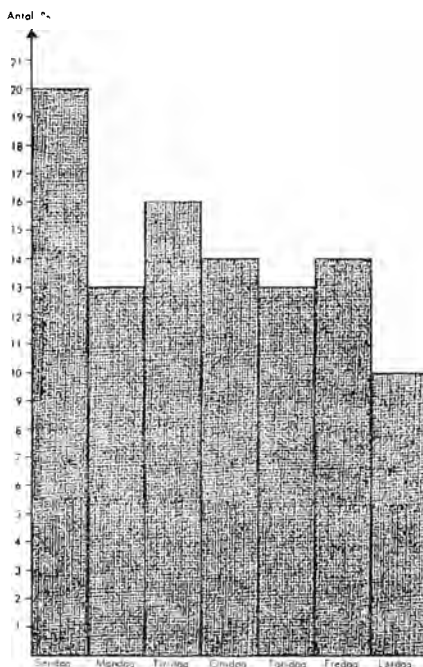
ventetiderne i travle perioder nu helt er elimineret, men de er i hvert fald reduceret væsentligt, og dette må ses som den primære opgave for systemet. Som den sekundære opgave kommer så mulighederne for at koordinere.

3.495 km „tomkørsel“ udnyttet i april

AC i Roskilde har i april måned foranlediget 3.495 km kørsel ændret fra „tomkørsel“ til produktiv kørsel, dvs. kørsel med havarist. Omregnet i kr. og ører svarer dette til et beløb på kr. 7.313,34, idet det er forudsat, at halvdelen af kørslerne foretages efter normal arbejdstids ophør. Hvis dette tal tillægges udnyttede „tomkørsler“ for så vidt angår station Roskildes egne vogne, der ikke er registreret i det undersøgte materiale, samt alle under AC Køge registrerede og udnyttede „tomkørsler“, formodes beløbet at ville andrage ca. 10.500 kr. Hvis april måned kan tages som repræsentativ for alle årets måneder, „sparer“ systemet i alt kr. 126.000,- pr. år. De beregnede tal er udtryk for de direkte variable omkostninger.

Flest fjernbugseringer om søndagen

Som det fremgår af fjernbugseringernes procentuelle fordeling på ugedagene, er søndag den mest travle dag. Lørdag er mærkværdigvis den mindst travle. Denne fordeling viser behovet for mandskab og materiel på søn- og helligdage. Det er af stor betydning, at de stationer, hvis aktivitet er præget af hovedvejstrafikken, har et solidt beredskab på disse dage. Der kan derfor opstå alvorlige problemer, hvis man vil indføre trec-skiftede vagtordninger på disse stationer, for så vidt angår redderne, idet hele dagvagtstyrken ikke er til rådighed



Fjernbugseringer procentuelt fordelt på ugedage. Det ses at søndag er den „største“ bugseringsdag, medens lørdagens betydning bliver mindre og mindre på grund af forlængede week-ends etc.

på den fjernbugseringsmæssigt travle dag. Trafikintensiteten og fjernbugseringsmængden hører nøje sammen, men trafikens størrelse er samtidig bestemmende for frekvensen af øvrige korpsmæssige hjælpeydelse, f. eks. ambulance til trafikulykke. Som bekendt er hovedvejstrafikken på Sjælland størst i weekend'end.

— — —
Konklusionen efter denne analyse må derfor være, at systemet har vist sin berettigelse og må udbygges. Hvis vagtmestrene, redningsførerne, redderne eller hvem der passer telefon og vagtbord, til stadighed holder sig à jour med, hvornår og hvordan systemet skal

træde i kraft, er der ingen tvivl om, at det vil komme til at fungere perfekt til gavn for både vort korps og abonnenterne – sidst, men ikke mindst. Tanken om at opfinde et lignende sy-

stem for forudbestilte sygetransporter og behandlingsture er til stede, men hvornår der skrives til handling vides ikke på nuværende tidspunkt.

jea

Direktør Eigil Juel Wiboltt in memoriam

Den 20. maj afgik en af dansk redningstjenestes mest markante skikkelser, direktør **Eigil Juel Wiboltt**, ved døden, 72 år gammel. For medarbejderne i Falck & Zonen samt talrige venner uden for korpset efterlader han sig en lang række minder om en initiativrig direktør, en smidig personlighed og fremfor alt et i bund og grund velmenende menneske, der ofrede et langt liv for en sag og andres vel. En af hans tidligere medarbejdere, akkvisitionschef G. Lindehammer udtrykker følgende mindeord:

„Direktør *E. J. Wiboltt* er efter lang tids sygdom gået bort og med ham den sidste af *Zone-Redningskorpsets* stiftere. Gennem mere end 40 år viede Wiboltt sit liv til den danske redningstjenestes opbygning. Oprindelig var han ansat i *Falcks Redningskorps* som leder af handelsafdelingen, og det var i Falcks Redningskorps, han blev grebet af redningssagen, især oprettelsen af de små abonnenter, som også senere blev kernen i Zonens abonnementsudvikling.

Ingen var dog gladere end Wiboltt, da sammenslutningen endelig i 1963 blev en realitet, og stor var hans omhu for de medarbejdere, han i forbindelse hermed overlod til den nuværende fællesvirksomhed: De Danske Redningskorps. Blandt hans mange personlige kendetegn var netop interessen for medarbejderne og hans mange små hilsener til alle, der virkede sammen med ham, var et både rørende og smukt træk i hans karakter. Den nok så lille anledning til at huske en medarbejder blev altid nøje

overholdt. Selv længe efter pensionsalderen var indtruffet, kom der altid en hilsen til de „gamle“ medarbejdere. Ingen blev glemt.



Hans mange ideer og store trang til at udvikle og prøve nye veje, gav sig også udslag i positive ting inden for redningstjenestens mangegrenede virksomhed. Sundalarmen, som han var med til at etablere, og ambulanceflyvetjenesten hører vel til de ting, der altid vil være knyttet til Wibolts navn.

De små i samfundet havde hans store bevågenhed. Det var derfor ikke underligt, at han, da sammenslutningen gjorde

det muligt for ham, forsøgte at gennemføre opgaver, som han gennem et langt liv havde syslet med i det skjulte: oprettelsen af fond, etablering af udflugtsvogn for gangbesværede og mange andre ting af lignende karakter var blandt det, Wibolt i sine sidste år dyrkede med en aldrig svigtende interesse. Vi i korpset vil altid mindes direktør Wibolt som en af redningssagens ivrigste forkæmpere."

Flere hundrede medarbejdere og mange udenforstående fulgte direktør Wibolt til hans sidste hvilested.



Den 23. maj flagede samtlige redningsstationer på halv stang over hele landet. Samtidig mødtes adskillige nye og gamle kolleger for at følge den tidligere chef og afholdte person til hans sidste hvilested på Frederiksberg Kirkegård.

Højtideligheden i kirken var så enkel og gribende, at den næppe lader sig beskrive i ord. Tydeligt var det, at hvad der ikke var muligt for 10 år siden kunne finde sted i dag, hvilket afdøde skal have en del af æren for. Thi dette havde været hans store bidrag i de sidste

år. Fællesforbundet og direktionen var talrigt repræsenteret med kammerherre *H. Collet* i spidsen. Direktør *Jørgen Falck* mindede *Wiboltt* i få, men velvalgte og -mente ord. Efter tonerne fra „*Ave verum*“ blev kisten båret ud – først af familien og senere af en æresvagt, bestående af tidligere stationsledere i ZR. Ved graven talte kontorchef *F. E. Løkkegaard* på tidligere medarbejderes vegne, og de tre faner fra *Fællesforbundet*, *Personaleforeningen* og ZR blev sænket i den sidste æresbevisning. I respekt og taknemmelighed for *Wibolts* gerning vil vi ære hans minde.



bygge- sager



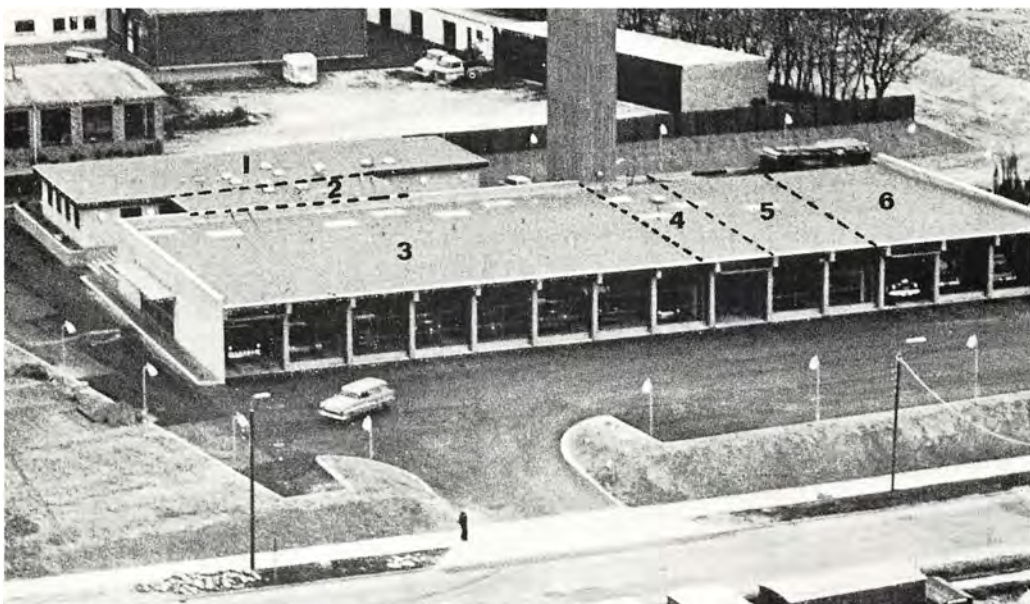
HJØRRING:

Aldrig har vi bygget så meget på så kort tid

Byggeaktiviteten holdes stadig på et højt niveau. I dette forår er tre nye stationer taget i brug. Den sidste i rækken er brand- og redningsstationen i Nordjyllands fremskridtsby, **Hjørring**. Der er her skabt en station, der både vækker opmærksomhed og rummer et fremtidsperspektiv.

I de hidtidige artikler om nye stationer har man hovedsageligt beskæftiget sig med lokaliteterne og faciliteternes placering og udscende, men her vil vi på de følgende sider lade billederne fortælle dette, og så i stedet give en kort orientering om, hvorledes en brand- og redningsstation bliver til på rekordtid.

Hjørring er afgjort det bedste eksempel, der kan præsteres til dato. En pragtfuld station, der ved første øjekast giver indtryk af, at der her er tale om noget, der virker perfekt.



Hjørring-stationens lokaltæter: (1) personale- og administrationsfløj, (2) vognstue og kundeekspedition, (3) brand- og ambulancegarage, (4) slangevask og -lager, (5) værksted og (6) kranvognsgarage.

Indgangspartiet mod Frederikshavnsvej.



Det begyndte i halvtredserne

I Meddelelser stod engang i halvtredserne at læse, at nu varede det ikke længe, før der skulle bygges i Hjørring. Distrikts- og stationsleder *Poul Gullach*, der var kommet til Hjørring i 1953, var allerede begyndt at glæde sig til at komme i nye omgivelser, men både han og mandskabet på stationen vidste, at korpset på dette tidspunkt var inde i en pe-

riode, hvor der skulle investeres og ekspanderes. Man bevarede tålmodigheden frem til foråret 1968, hvor den endelige beslutning om byggeriet blev taget.

Karakteristisk for de tre stationsbygninger, der har været benyttet siden stationsoprettelsen i 1931, har været toiletforholdene. Som Poul Gullach udtrykker det: „I Basingade, hvor stationen lå først, var der slet ikke noget toilet. Bag Jernbanegade 17, hvor stationen har ligget siden 1937, var der ét toilet til 29 mand. I dag på Frederikshavnsvej har vi 5 toilet- og badeværelser. Alene denne lille sentens viser, hvordan man i Hjørring har været hårdt trængende i mange år. Nu er den nye station en realitet, og der er skabt forhold, som er misundelsesværdige.

En dagbog rekonstrueres

Ved en samtale med arkitekt m.a.a *K. Borre Jakobsen, Hjørring*, der har tegnet stationen og detailplanlagt byggeriet.

ingeniørerne *Kamp Jørgensen, Haagerup og Møller, Hjørring*, der på ingeniørfirmaets vegne har dimensioneret bygningskonstruktionen og installationerne,

direktør *Peter Straarup, København*, der på korpsets vegne har stået som bygherre, og som har skabt finansieringsmulighederne,

distriktsleder *Poul Gullach, Hjørring*, der i hele byggeperioden har arbejdet i døgn drift med at bistå arkitekt og ingeniører med praktiske oplysninger, og

redder *Janus Jeppesen, Hjørring*, der som reddernes tillidsmand har fremsat mandskabets ønsker om indretning af stationen,

har det været muligt at rekonstruere, hvorledes en dagbog om byggeriet i Hjørring ville have set ud. Vi har prøvet at finde de strategiske datoer i projekt og byggeperioden og således opsummeret de begivenheder, der har fundet sted i den mellem-liggende tid. Det bemærkselsværdige ved dette byggeri er nemlig tidsplanens varighed, og at det var muligt at gennemføre denne med knapt en uges forsinkelse.

Beslutning og beliggenhed

I slutningen af 1967 træffer direktionen beslutning om, at byggeriet i Hjørring skal påbegyndes. Den 3. januar 1968 holdes et møde med *Hjørring kommune*, hvor det vedtages at opføre en brand- og redningsstation på korpsets grund, der er beliggende på hjørnet af Frederikshavnsvej og Østre Ringvej. Grunden har korpset erhvervet i 1958 i forbindelse med overtagelsen af brandslukningen i Hjørring købstad. Stadsingeniør og brandinspektør *J. Vestergaard* udså på daværende tidspunkt grunden, og korpset fandt den også egnet til formålet og købte i første omgang ca.

6000 m². I 1965 udvides grunden ved køb af ca. 2.500 m², således at det samlede areal i dag er ca. 8.500 m². Grunden opfylder alle korpsets ønsker om beliggenhed, der er af stor betydning – også for vor virksomhed. Der er gode udkørselsforhold til såvel by- som landdistrikter, udvidelsesmuligheder, og set ud fra et brandteknisk synspunkt er beliggenheden i nær tilknytning til købstadens industri kvarter, hvor brandrisikoen er størst, ideel. Ligeledes i januar måned holdes møder med *Sparekassen for Hjørring By og Omegn* samt *Købstadernes almindelige Brandforsikring*, der begge stiller sig velvillige med hensyn til finansiering af byggeriet.



Arkitekt- og ingeniørfirma

Den 27. marts 1968 indgås aftale med arkitektfirmaet Jens Jakobsen & K. Bore Jakobsen, Hjørring, og ingeniørfirmaet Brix-Pedersen og Kamp Jørgensen, Hjørring, om byggeriet. Der forelægges et skitseprojekt udarbejdet af vor egen bygningstjeneste. Udgangspunktet for byggeriet skal være station Varde, men arkitekt og ingeniører har i øvrigt frie hænder med hensyn til byggeriet. Den 3. og 4. april 1968 foretages en studietur til 7 andre forholdsvis nye stationer, hvor man gennem samtaler med medarbejdere på vagtstue, værksted og garage får dessiner om forskellige forhold, som efter medarbejdernes opfattelse er bygget forkert eller har vist sig at være upraktiske. Man vil således undgå at lave de samme fejl en gang til. Både for arkitekt og ingeniører er der tale om en uvant opgave, men studieturen giver tilstrækkeligt indblik i forholdene, og man går herefter hurtigt i gang med projektudarbejdelsen.

Detailprojekt

Der arbejdes på højtryk for at få detailprojektet klar, således at ingeniørerne kan komme i gang med dimensioneringen m. v. Man ved allerede på dette tidspunkt, at korpset vil fraflytte den gamle station den 1. april 1969, hvorfor der vil blive tale om et byggeri i rekordtempo, hvilket jo økonomisk set er en fordel for bygherren. Den 16. maj 1968 foreligger arkitektens detailprojekt, og så snart ingeniørfirmaet har foretaget

de nødvendige beregninger, foretages der licitation over piloteringsarbejdet.

Pilotering

På grunden er der i mellemtiden foretaget jordbundsundersøgelser, og det viser sig, at der er tale om en gammel losseplads, der er lukket for 30 år siden. Dette forsinker arbejdet en smule, idet selve piloteringen er ret omfattende. Store jernbetonpiller bankes ned i jorden for at danne et tilstrækkeligt fundament.

Beregninger og dimensionering

Samtidig hermed er ingeniørfirmaet i fuld gang med sin del af arbejdet. I denne forbindelse er det værd at fremhæve nogle af de tekniske finesser, der kendetegner Hjørring-byggeriet. Garagen forsynes med strålevarme, der er termostatstyret, og som giver et ringe varmetab selv med åbne porte. Et effektivt ventilationsanlæg sørger for udluftning såvel i hvilerum som i garderobeskabe til mandskabet. Svagtrøms-tænding af lyset i garagen, hvilket primært giver en billig installation. Slange-tårnet opdeles i to skakter, således at selve slangeskakten kan opvarmes effektivt. Samtidig konstrueres en ny form for slangeophæng, der passer til alle slangekoblinger. Værkstedsfunktionen indrettes efter hypermoderne prin-

Den nye garagehal i Hjørring. Bemærk at alt udstyr er skærmet med trædskillelser.





Selv om det er de samme kranvogne, præsenterer de sig nu bedre på en ny station.

cipper med revisionsgrav, hvis konstruktion muliggør normal arbejds-højde ved f. eks. reparation af bremsere etc.

Byggetilladelse og licitation

Den 1. juli 1968 står hele projektet klar. Man er i mellemtiden enedes om at udvide garageanlægget med en kranvogns-garage, idet denne i forhold til en uhen-sigtsmæssig carport vil kun fordyre byg-geriet med ca. 4000 kroner. På grund af sommerferie må licitationen udsættes og gennemføres først den 12. august 1968. Der indkommer i alt 121 tilbud fordelt på 12 entrepriser. Entrepriserne tilfalder i hovedsagen lokale håndværksmestre.

Finansiering

Byggeriet opgøres til ca. 2,3 millioner kroner, incl. grund, kurstab m. v., og med Hjørring kommune som kautionsist optages lån på 1 million kroner hos

Købstædernes almindelige Brandforsik-ring og 800.000 kroner hos Sparekassen for Hjørring By og Omegn. Pegge lån løber over en 20-årig periode. Den øv-rige del af byggesummen – ca. ½ mil-lion kroner – finansieres af korpset.

Byggeriet starter

Den 15. august 1968 er forberedelserne så langt fremskredne, at murerarbejdet kan påbegyndes. I flere perioder er der 8 murersvende i arbejde, og denne del af arbejdet skrider godt frem. Ved hvert byggemøde bliver håndværksme-strene indprentet, at byggeplanen må og skal holdes. Murerarbejdet forsinkes dog af formandens sygdom. Det viser sig nemlig, at formandens evner til at koordinere arbejdet er tvingende nød-vendige. Murermester Poul Mortensen, Brønderslev, skal alligevel have en kompliment for, at det næsten lykkes at ind-hente tidsplanen. Korpsets entreprenør-

afdeling i Ålborg tager nu også del i arbejdet ved oplæggelsen af spændbetonelementerne samt ved rejsningen af slangetårnet, der vejer 14 tons.

Rejsegilde

Til trods for den lille forsinkelse er det alligevel muligt at holde rejsegilde den 22. november 1968. Rejsegildet markeres på Vendsysselmanér med grønlangkålspisning, hvor alle implicerede – også borgmesteren – deltager. Man vil sikre sig, at bygningen er under tag, inden vinteren for alvor sætter ind, og det lykkes. I vinterperioden foretages det indvendige arbejde med pudsning, installation af VVS og el. Det er dog nødvendigt på grund af den strenge frost at foretage en meget kraftig isolation af den halvfærdige bygning.

Slutspurten

Den 20. december 1968 udarbejder arkitekten en revideret tidsplan, hvorefter arbejdstempoet må sættes yderligere op. De følgende to-tre måneder arbejdes der både lørdag og søndag. Den 13. marts 1969 holdes byggemøde nr. 27, og alle venter en udsættelse af indflytningen med en måned. Men bygherren v/ direktør P. Straarup siger ikke noget. Byggetempoet har nu nået klimaxen. Maler og tømrer „jager“ hinanden gennem bygningen, for alle vil gerne holde, hvad man har lovet.

Vagtstuens etablering volder nogle problemer. Det viser sig, at arkitekten har måttet projekttere en vagtstue, hvis indhold han ikke kendte. Efter nogle diskussioner med ingeniørfirmaet Eruun & Sørensen, Århus, der skal levere anlægget, lykkes det at tilpasse dette til lokallet, hvorefter installationen kan begynde.



Detalje fra brand- og amb. garagen



Brandudstyr på plads, »indhegnet« af træplader



Vagtcentralen ses bag den store rude ud til garagen



Telefonbetjening i nye omgivelser

Nu flytter vi

Inventaret, som leveres gennem bygningstjenesten i København, er på plads til tiden, og den 1. april 1969 bakker de 23 køretøjer i garage, og de 29 fastansatte medarbejdere installerer sig i lokalerne. Ved byggemøde nr. 29 den 2. april fremgår det af arkitektens referat, at Falck-Zonens nye brand- og redningsstation virkelig blev indflyttet tirsdag den 1. april 1969, som korpset havde truet med lige siden starten af byggeriet. Alle implicerede har hele tiden været klar over, at byggetiden var knapt tilmålt, men alle gik til opgaven med frisk mod, og det lykkedes faktisk – på trods af murerens 7 spild dage – at få en i alle henseender brugbar station ud af det.

Ja, det var faktisk historien om den nye station i Hjørring. Knapt 8 måneder efter starten var det altså muligt at flytte. Der forestår nu kun nogle mindre anlægsarbejder og reparationer m. v. Præcisionen i dette byggeri må tillægges den detaljerede planlægning, og at arkitekt, ingeniører og håndværkere alle var indstillet på at gøre en indsats. Forholdet var jo det, at korpset havde op sagt lejemålet om den hidtidige stationsbygning, hvorfor det mod slutningen blev nødvendigt at forcere. Alt lykkedes, og så vidt vides var der ingen, der hverken fik stress eller kom på „restenil-holdet“.

For såvel distriktsleder Gullach som mandskabet, der alle ivrigt har taget del i byggeriet, var det 8 hårde måneder, men i dag glæder man sig over at kunne bo en brand- og redningsstation af virkelig høj karat. For selv om arbejds tempoet var højt, så kunne man alligevel levere en kvalitetsbygning.

jea



Dejlig skolestue



Behagelige møbler i opholdsstuen



Distriktsleder Gullachs kontor



Heerup har lavet - og korpset køb et relief

FRA og TIL STATIONERNE

VEJLE-Stationen indviet

Tirsdag den 20. maj var en stor dag for *Vejle-stationen* og ikke mindst for direktør *Henry Jørgensen*. Der var indvielse, og den foregik med manér. Efter direktør Jørgensens flydende åbningstale var ordet frit for de talrige gratulanter inden for og uden for korpsets rækker. For at være så uhøflige at nævne os selv først talte blandt andre landsretssagfører *Viggo Bruun* og direktør *Jørgen Falck*. Endvidere talte kontorchef *Schmidt* på personalets og personaleforeningens vegne, og i rækken af talere blandt udenforstående gratulanter sås og hørtes blandt andre amtmand *A. M. Wamberg*, politimester *R. Gøbel*, sygehusinspektør *Hans Christen-*

sen og justitsministeriets motorsagkyndige, civ.ing. *Erik Børge Møller* og borgmester *Willy Sørensen*, Vejle, der sluttede sin omtale af kommunesammenlægninger, brandslukningsproblemer og den omstændighed, at korpset måske gør klogt i at gå til kommunerne – og ikke omvendt – med følgende ord:

– Hvis én af parterne føler sig som elsker bliver sejrherre i denne problematik – så er det ikke et tilfredsstillende resultat . . .

Til højre ses grev Ingolf af Rosenborg i samtale med korpsets medarbejdere. Nederste billede et udsnit af talerne, fra venstre amtmand Wamberg, direktør H. Jørgensen og borgmester Willy Sørensen.



Efterlysning

„Dansk Person- og Rutebiltrafik samt Falcks Redningskorps“

En herre, der interesserer sig meget for rutebiltrafik, har henvendt sig til os og fortalt, at der i sin tid udkom et værk, benævnt „Dansk Person- og Rutebiltrafik samt Falcks Redningskorps“. Redaktøren hed *Nic. Hurup*, og bogen udkom i 1936.

Hvis nogen ansat i korpset har og kan undvære denne bog, vil vi meget gerne høre fra ham, idet vi har lovet den pågældende herre besked om, hvorvidt bogen kan fremskaffes.

Indbinding af „Meddelelser“

er i fuld gang. I løbet af ca. én måned kommer bøgerne fra bogbinder og vil straks herefter blive videreeksponeret.

Husk sikkerhedsselerne

Overlæge *Hans Pahle*, der er en af korpsets lægekonsulenter, har henledt opmærksomheden på, at meget få redere benytter de installerede sikkerhedsseler. Dette er naturligvis en privatsag, selv om direktionen anbefaler brugen.

Men når det drejer sig om siddende patienter på forsædet, er det ingen privatsag længere. Siddende patienter *skal* tilbydes at få sele på. Overlæge Pahle fortæller endvidere, at der tit observeres mødre med småbørn på forsæderne – uden spændt sele.

For det første er det ikke særlig hensigtsmæssigt at placere mødre med

småbørn andre steder end i bårerummet. For det andet må redderne insisterer på, at sådanne patienter spændes fast. Det vil være svært at tilgive, om der sker en ulykke . . .

Jeg tvivler på, at seler virkelig betyder noget for færdselssikkerheden.



Sikkerhedsselen nedsætter antallet af alvorlige kvæstelser ved alle slags bilulykker med 60–70 %. En dansk undersøgelse har vist, at af 53 dræbte bilister kunne de 38 have reddet livet, hvis de havde kørt med sikkerhedsseler.



PERSONALIA

DØDSFALD

Mekanikerformand Leif Thorsson, Gladsaxe

Knap 33 år gammel er mekanikerformand **Leif Thorsson, Gladsaxe**, afgået ved døden efter kort tids sygdom. Leif Thorsson blev ansat som ma-

skinarbejder på værkstedet i Gladsaxe i 1959. – Straks fra starten blev Thorsson involveret i opbygningen af såvel kranvogne som automobilsprøjter idet værkstedslødsledelsen erfarede, at man havde fået en virkelig dygtig mand inden for murene. Hans rolige væsen og tekniske snilde kom til ud-



tryk ved enhver opgave, hvorfor det også kun var naturligt at udnævne ham til mekanikerformand i 1965. Også som brand-

mand på Gladsaxe-stationen var Leif Thorsson af den rette støbning. I dag i Gladsaxe er man en god kollega og værdifuld med-

arbejder mindre. Man deler en dybtfølt sorg med Leif Thorsson's kone og to børn på 6 og 9 år. Vi vil ære hans minde.

UDNÆVNELSER

REDNINGSFØRER

På stationen i **Helsingør** er redderne **Mogens Andersen** og **Børge Andersen** udnævnt til redningsførere pr. 1. juni.

Med virkning fra 15. juni er redder **Børge Chr. Hansen** udnævnt til redningsfører på station **Tåstrup**.

VAGTMESTER

Med virkning fra 1. maj er telefonisterne **I. Chr. Lauridsen** og **Orla Lundbek**, **Esbjerg**, udnævnt til vagtmestre.

Redder **Ib Andersen**, **Nørresundby**, er pr. 16. april udnævnt til vagtmester i **Ålborg**.

Telefonist **Jørgen Kaj Jensen** er med virkning fra 1. maj udnævnt til vagtmester på **vagtcentralen, København V**.

Ligeledes på **vagtcentralen, København V**, er redderne **Jørgen Johansen** og **Flemming Holmblad** udnævnt til vagtmestre pr. 1. juni.

På station **Gladsaxe** er redder **Ole F. Jensen** udnævnt til vagtmester pr. 1. maj.

Med virkning fra 1. juni er redder **Kristian Jensen** udnævnt til vagtmester i **Ballerup**.

ASSISTENT

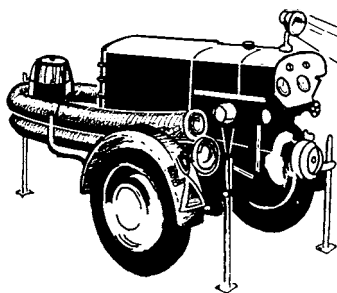
Efter assistent **Lynggårds** forflyttelse til **Haderslev** er som ny assistent i **Tåstrup** udpeget redningsfører **Ove Würtz, Tåstrup**. **Ove Würtz** blev ansat som redder på **Tåstrup-stationen** i 1961. Allerede i efteråret 1964 udnævntes han til redningsfører. **Würtz** har været en flittig kursist og har ved flere lejligheder vist evner som leder. **Ove Würtz's** udnævnelse fandt sted med virkning fra 15. juni.

OVERASSISTENT

Stillingen som overassistent (vagtstuechef) i **Ålborg** er med virkning fra 1. maj blevet besat med assistent **Eivin Christensen, Ålborg**. **Christensen** har i hele sin 35-årige ansættelsesperiode været tilknyttet „**Nordjyllands Redningskorps**“ først i **Løgstør** og siden 1938 i **Ålborg**, hvor han i 1955 udnævntes til vagtmester. I 1963 fulgte udnævnelsen til assistent. Gennem det lange virke i korpset har **Eivin Christensen** erhvervet sig stor erfaring og indsigt i alle tjenestegrene, hvilket berettigede ham til denne nyoprettede stilling.

ADMINISTRATION

Rejserevisor, kontorassistent **Henning Petersen, Revisionsafdelingen** i **København**, er med virkning fra 1. juni udnævnt til **overassistent**.



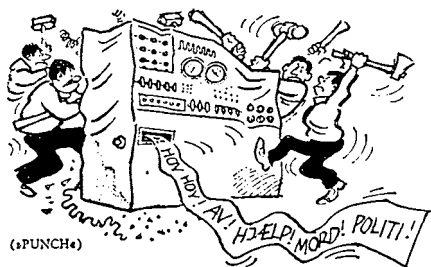
PÅHÆNGSSPRØJTEN

FALCK/ZONEN

ansøgte i går justitsministeriet om tilladelse til at afholde en årlig ørnehjælpsdag.

(Politikens „At tænke sig”)

København A/S får nyt lønsystem



(PUNCH)

- Bare vent til vi får februar måneds løn, og 1 igen har ganget kildeskattebeløbet med to.....

Vigtig meddelelse fra
kantinetjenesten

- o -

Grundet personalemangel
vil der fremover være høf-
lig og reel selvbetjening i
kantinens.

"Koch'en"

Når jeg bli'r stor ...

Når jeg bli'r stor, sagde den lille i vuggen, så vil jeg først gå i børnehave, og så i skole, og så vil jeg være Falck-mand.

Jeg vil selv bestemme hvilke kurser, jeg skal deltage i, hvem der skal undervise, og hvem der er uddannelsesleder. Og så vil jeg på brandskole, jeg vil være distriktsleder og brandinspektør, for det er nemlig mig, der er intelligensreserven.

Jeg vil selv bestemme mit pensum, og jeg vil også selv bestemme, hvem der skal være stationsledere, afdelingsledere i det store Falck-Hus og direktører - for jeg er nemlig demokrat.

Og når jeg så har nået toppen, så vil jeg styrte rundt på stationerne og begynde at larme op, for de har ikke begreb skabt om noget, alle de oldsager, og så vil jeg begynde at studere psykologi, og jeg vil selv bestemme, hvem der skal docere og eksaminere, og jeg vil af korpset have studiehjælp, ferielegater og tjenestebolig og tilskud via punktordningen til skæg, langt hår og hash, og når jeg så erfarer, at jeg alligevel ikke kan klare det hele, så vil jeg demonstrere og lave strejker og skælde ud på alle de fjolser, som passer deres arbejde og sidder og fylder op i fede stillinger, og som irriterer os andre.

Alt det og meget andet sagde den lille i vuggen, og hvem turde tage til genmæle, for det er da klart, at det er den, der har bleen på, der ved, hvor den trykker.

Redningsinspektør **Svend Elstoft**,
Ørnegaarden, har den 2. juli
tjent korpset i 50 år.
Talrige kursister på Redningsskolen
har i de sidste år lært at sætte
pris på Elstofts venlige væsen og
myndige hjælpsomhed.



MEDDELELSER

FRA FALCK & ZONEN

33. ÅRGANG

JULI 1969

NR. 7



INDHOLD:

	Side
De fornyede overenskomster	191
Patientbefordringskonferencen	195
Spørg Århus – om hjertestopbehandling m. v.	200
Vor mand på Grønland – er kommet hjem	207
Ikke én var utilfreds med korpsets service	208
Den første ungredder udlært i Køge	209
Bogfalcken	211
„Brandmateriel“ af G. Haurum	211
Nyt Falck-spil	212
FRA og TIL STATIONERNE	213
Interessante opgaver for Odenses frømand	213
To medaljer til Elstoft	215
De arvede abonnenten	215
Personalia	216
Årsberetningen	216
Breve udefra	217
Påhængssprøjtten	219

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund
Redaktion: Preben Kjær, HD (ansvarshavende redaktør)
Jan Assentorp (redaktionssekretær)
Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, 1593 Kbhvn. V.

Oplag: 5.000 eksemplarer
Tilsluttet Dansk Personalebladsforening

De fornyede overenskomster

Vi er som alle andre virksomheder i færd med at lægge sidste hånd på det værk, der består i fornyelse af vor kollektive overenskomster om løn- og arbejdsvilkår for tiden indtil foråret 1971, og selvfølgelig bør de nye overenskomster have et par ord med på vejen.

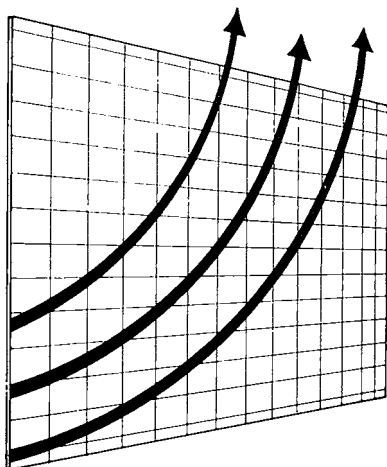
Inden vi siger noget om vore egne overenskomster, er det vældig fristende at komme lidt ind på det generelle forhold, der hvert andet år kendetegner det danske arbejdsmarked. Man behøver slet ikke at nære nogen illusion om, at det kan have nogen praktisk virkning at skildrevort samfunds tåbelige adfærd, når den såkaldte overenskomstsituation er over os. Dansen omkring guldkalven, der ret beset er alle gruppers kamp mod alle, formår man alligevel ikke at ændre til fornuftige bestræbelser, der kunne sigte mod en bedre fordeling af goder og byrder. De fleste af os ser i overenskomstforhandlingerne noget seriøst og tror gudhjælpeos, at ændringerne har været ulejligheden værd. Og sådan er det, selv om hvert menneske efter overenskomstfornyelserne kan se, at vi nu allesammen har fået mere i løn, og at vi takket være vores regnefærdighed og evne til at passe på, hvad man har opnået eller vil opnå i andre grupper, stort set har bevaret det relative indtægtsforhold mellem grupperne, som man havde før. Fik håndværkeren en krone mere i timen, så fik lægen 2 og departementschefen 3. Det er allerede gammel viden, at en lønforhøjelse ikke er noget værd, hvis andre også får den. Og når man tilmed passer nøje på, at det rela-

tive forhold nogenlunde bevares, sker der i virkeligheden en spredning, som kommer de højestlønnede til gode – i hvert fald indtil det offentlige ad finanspolitisk vej sørger for, at også den virkning udlignes.

En gammel, klog fagforeningsformand lod os forstå, at han egentlig sympatiserede mere med den tanke at gennemføre en mindre, men generel lønreduktion i stedet for forhøjelser. Den generelle lønreduktion, som også skulle omfatte de højtlønnede liberale erhvervs udøvere og det offentliges højeste embedsmænd, ville være en fordel for de lavtlønnede grupper i samfundet. Men han kunne levende forestille sig, hvordan et sådant forslag ville blive modtaget af hans egne medlemmer. Derfor kørte han løbet, som han nu i årevis plejede at køre det. Og resultatet vil man kunne læse i de offentligt tilgængelige statistikker. Vi får allesammen mere i løn, men alligevel jamrer vi os. Alle lønmodtagere synes, at de burde have haft mere end andre grupper, og der drages de mest utrolige sammenligninger mellem det, der anses for rimeligt for ens egen gruppe, og det, som må være rimeligt for andre grupper. Og vores påpasselighed er enorm. Den har fostret komiske begreber som f. eks. efterslæb, mavesårstillæg, kompensation for noget, man selv havde, men som andre har opnået senere, osv.

Hele dette teater beslaglægger tiden for tusindvis af mennesker, som med alvorlige miner og tykke mapper vandrer fra møde til møde. De opfører et verita-

belt skuespil for os, og gæsteroller besættes generøst med ministre og forligsmænd. Vi slubrer det hele i os. Det er for vores skyld, der ageres, og efterhånden har vi accepteret tåbeligheden som alvor og fornuft. Som en proces, vi ikke kan være foruden, hvis det hele skal løbe rundt. Og når skuespillet er til ende, begynder den store jammer. Den, der handler om prisforhøjelser, faren for betalingsbalancen, om udlandets lavere omkostningsniveau, risiko for nedgang i beskæftigelsen og nødvendigheden af at inddrage købekraft. Det er en jammer, de fleste af os kan deltage i. Det er, som om vi nyder selvpineriet. Så ringe er solidariteten i vort samfund, at vi hvert andet år som hypnotiserede kryber i skyttegrave for at kæmpe mod – ja, mod hvem? Mod andre grupper, så vi nogenlunde kan bevare det relative forhold. Se blot på forholdet mellem faglærte og ufaglærte, praktiserende læger mod hospitalslæger, jernbanefolk mod postbude osv. Organisationernes folk slås drabeligt, og de ofrer enormt



Det er somend bare udviklingen i lønninger, leveomkostninger og skatter.

af tid og penge for at stable argumenter på benene, så de kan sandsynliggøre, hvorfor deres gruppe bør have mere i løn end andre grupper eller bør løftes, så den svarer til andre grupper. Men de grupper, der sammenlignes med, har også deres organisationsfolk, der hurtigt kan argumentere for, at så bør deres grupper løftes. Vi vil allesammen løftes op til de højere grupper, og de øverste grupper, som ikke har nogen gruppe at blive løftet op til, argumenterer for bevarelsen af forskellen til de lavere grupper, således at der skabes en ny højeste gruppe.

Mange små Hasan'er med skæve ben bliver plejet exemplarisk, og en hob organisationsfolk finder rigelig beskæftigelse med det. Men når slaget er endt, og de sidste gruppers repræsentanter har forladt forligsinstitutionen med et resultat, som ingen af parterne er glade for, er den totale fordeling af goder i alt væsentligt den samme, som den var, før slaget begyndte.

Alt dette ved parterne godt, og med parterne menes lederne af både arbejderne, funktionærernes og de liberale gruppers organisationer samt arbejdsgivere og deres organisationsledere. Men de kan ikke stritte imod. De presses af deres medlemmer, siger de. Nogen ret har de nok i det, men man kan have dem mistænkt for selv at lægge op til, at presset kan skabes. Givet er det i hvert fald, at hvis man ville stritte imod, ville man blive sorteper, så længe „de andre“ kører løbet efter den praksis, der har været gældende i årevis. At komme ud af den svikmølle må nok anses for håbløst, og for mange organisationsfolk ville selve tanken betyde risikoen for, at der blev gravet en grav til dem.

Vi har naturligvis også spillet med i år, og vi har efter bedste evne forsøgt at

fordele, hvad der kan fordeles, på en så retfærdig måde som muligt. De forøgede lønninger bliver på årsbasis godt 9 millioner kr., svarende til ca. 10 %. En detaljeret sammenligning mellem grupperne ville føre meget vidt, fordi der på det væsentligste område, redderoverenskomsten for den del af landet, der ligger uden for hovedstadsområdet, er sket en ret væsentlig ændring af principper. Kørepenge er indregnet i månedslønningerne, og der er indført 8 stationsgrupper efter gennemsnitligt aktivitetsomfang. Tanken herom er gammel, men først nu har redderne ment at kunne acceptere skridtet. På stationer med beskæftigelsen jævnt fordelt på personalet kan ændringen vel næppe have givet anledning til betænkelighed, men på visse stationer kan spredningen omkring beskæftigelsesgennemsnittet godt betyde mærkbare variationer. Til gengæld er stationernes gruppering efter kørepenge gennemsnittet gennemført på en sådan måde, at de fleste får fordele.

Afvigende fra princippet om fast løn pr. stationsgruppe er stationer med dag-døgn-fri vagtordning. På disse stationer ydes et tillæg på 100 kr. pr. måned, hvis ordningen bestod på aftaletidspunktet. På stationer, der overgår til denne vagtform, ydes straks 50 kr. pr. måned som tillæg og fra næste år 100 kr., og eventuel ændring af gennemsnitsbeskæftigelsen som følge af vagtændringen kan ikke medføre, at man går ned i en lavere stationsgruppe.

Dagregningsførere får fast tillæg, medens der til døgnvagtregningsførere ydes individuelle tillæg efter kvalifikationer og funktioner. Disse tillæg ydes i portioner à 35 kr., og til eksempel kan nævnes, at regningsførere med fast tjeneste ved vagtbordet vil få to portioner.



Rengøringspersonalet: Ja, var det ikke fordi vi har fået fri kost - så så det da helt sort ud.

På HK-fronten er udover lønforhøjelserne sket den ændring, at man har strøget telefonpasser-ordningen og indført en vagtmesteraspirant-ordning, der i nogen grad minder om ungredder-ordningen.

Som den sidste af vore personalegrupper er entreprenørfolkene i København overgået til månedslønninger, og vi har på samme måde som for redderne ryddet op i tillægsjunglen. Det har i det hele taget været en gennemgående bestræbelse for os at få slettet flest mulige tillæg. Det hænger bl. a. sammen med de krav, der vil blive stillet til os, når kildeskatten indføres, dvs. med virkning fra 1. januar 1970. Vi skal så udfærdige opgørelser så tidligt på måneden, at tillæg først vil kunne afregnes i den følgende måned.

Den samlede forøgelse af vor lønomkostning på ca. 9 millioner kr. eller 10 % ligger noget over det, der gennemsnitligt er ydet på arbejdsmarkedet, og med dette resultat skulle i nogen grad være imødekommet krav om en løn-

mæssig placering, der svarer til placeringen af andre grupper, man gerne vil sammenlignes med. Ingen har ventet, at alle dermed skulle føle sig tilfredse, og på et møde i Hillerød med deltagelse af tillidsmænd og reddede fra de nordsjællandske stationer fik man også det indtryk, at tilfredsheden var til at overse. Også her blev vi konfronteret med ønsker om „en rimelig løn“, uden at nogen dog kunne fortælle, hvad der forstås ved *rimeligt*. Skal man se realistisk på tingene, og dermed hentydes bl. a. til vor indtjeningsmulighed, må de aftalte nye lønninger og de ændringer af principper, der er indført i de nye overenskomster, kunne tilfredsstille de forventninger, der kunne stilles.



Det er da gudskelov ikke alle, der er utilfredse med de fornyede overenskomster.

Man kan vanskeligt nære sig for at knytte en lille sandfærdig beretning til overenskomsttalen.

En af vore reddere, hvis kone har et halvdagsjob, har overladt os en opstilling over hans økonomiske situation efter overenskomstfornyelsen. Hans egen indtægt hos os var steget med 2400 kr. til 32.700 kr. om året, og ved hjælp af en rar skattemand har han fået regnet ud, at *hvis* de gældende skatteprocenter til stat, kommune, kirke og folkepension ikke ændres i det nye år, vil det offentlige lægge sin klamme hånd på ca. 880 kr. af de 2400, han får mere i løn. Der skulle altså blive 1500 kr. til overs, hvis...! Ja, hvis! Skattemanden lod nemlig vor ven forstå, at statens og kommunens tjenestemænd og kirkens hellige fædre og kordegne og gravere også har fået noget mere i løn, og da vor redder skal være med til at betale, skal han ikke være alt for sikker på de 1500 kr. De kan meget vel blive reduceret til et sted mellem 1200 og 1000 kr. Helt nøjagtigt kan man ikke sige det, for der mangler endnu en række overenskomstansatte, højtlønnede folk i det offentlige tjeneste, som selvfølgelig ikke vil være med til, at tjenestemændene har fået mere i løn. De vil have en regulering, der svarer til den hidtidige forskel, for ellers lukker de universiteter og videnskabelige institutter! Men lad os nu for en sikkerheds skyld regne med, at der i hvert fald bliver 1000 kr. tilbage, som vor redder kan forsøge sin og konens tilværelse med! Dem kan man da immervæk få lidt fornøjelse af. Ja, medmindre sygekassekontingentet stiger og telefonafgiften, cigaretafgiften, benzinen og hvad man nu ellers skal betale. For resten, det med sygekassen er ikke så godt, for han må se i øjnene, at hans dage som A-medlem er talte,



- Jeg bærer med „smil“ min byrde.

og det kan godt blive dyrt – 3–400 kr. kan der godt ryge på den konto. Men

skulle der så også blive bare en 500 kr.-seddel til overs, så er det da også penge. Ja, det er det såmænd, hvis man ellers kan regne med, at brød og mælk og gulerødder, og hvad man ellers skal leve af, ikke stiger, fordi disse landmænd skal have større tilskud, fordi de ikke som andre mennesker får månedsløn med regelmæssige lønforhøjelser og regulering efter pristallet. Og så er der fagforeningen. Den risikerer jo også at stige, fordi alle de alvorlige mænd med de tykke mapper også skal reguleres. De er jo med til lige så godt som de almindelige skattemænd og kildeskattemænd med mavesår at sørge for, at vi dels får mere i løn og dels får lov til at aflevere merlønnen igen.

Skulle der af de 2400 kr. blive 15 kr. igen, har vor redder besluttet sig til at ofre en biografbillet på sig selv og konen. Han tænker på filmen „Vi er alle sammen tossede“.

B.J.

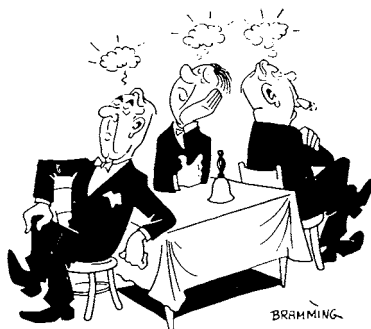
PATIENTBEFORDRINGSKONFERENCEN

- nu er der kun godt 6 uger tilbage

STOR AKTIVITET

Optakten

Tanken om at afholde denne konference opstod omkring årsskiftet, og udgangspunktet var ønsket om et møde med vore 6 lægekonsulenter. Et sådant holdes med jævne mellemrum, men da en række andre læger havde udtalt sig om problemerne ud fra en række forskellige synspunkter, fandt vi, at det kunne være nyttigt at holde et „udvidet“ møde. For os lægmænd så det desuden ud til, at de lærde ikke var helt enige.



Jeg sætter stor pris på min ærede kollega, men ...

Det er jo en ret umulig opgave i praksis at imødekomme en lang række måske særdeles rimelige ønsker, og vi anser det for nødvendigt at der findes en fællesnævner. Vi håber, at kunne opnå tilslutning hertil fra lægerne på konferencen, og at det vedtagne system derefter først ændres, når der er enighed herom.

Men læger alene gør det nu engang ikke. Sygehusenes administration har en ganske naturlig indflydelse, man er også nødt til at bevæge sig inden for rammerne af de køretøjer, der produceres af automobilfabrikkerne, og endelig må de, der skal udføre befordringerne, have en rimelig mulighed for at kunne tilrettelægge selve tjenesten og uddannelsen rigtigt.



Man kunne selvfølgelig bruge en bus . . .

Store Kro, beliggende få minutter fra Fredensborg slot. Hotellet er opført i 1723, men moderniseret siden.



Da alt dette var erkendt, forelå der egentlig kun den mulighed at få arrangeret den konference, der nu finder sted på *Store Kro* i *Fredensborg* den 13. og 14. september. Det er korpset, der indbyder til den og afholder alle omkostninger. Den kunne selvfølgelig være afholdt af andre, en offentlig institution eller myndighed, men så var det måske ikke gået så glat. Det er jo netop en af fordelene ved den private virksomhed, at den kan handle hurtigt uden at skulle spørge andre bevilgende myndigheder end sig selv.

Måske en og anden tænker, at vi arrangerer denne konference for at mele vor egen kage. Det er nu ikke tilfældet, vi vil blot have fastslået, hvad patientbehandling er, og hvorledes den bør udføres.

Men én ting ad gangen, når de sammenhørende lægelige og tekniske problemer er afklaret, kommer økonomien selvfølgelig ind i billedet. Det er udtrykt i programmet på følgende måde:

Det vil herefter (når konference-rapporten foreligger) være en opgave for transportinstitutionernes ledere at få skabt det fornødne økonomiske grundlag, dels gennem de kommunale budgetter, dels ved forhandlinger med de statslige myndigheder samt de kommunale for- eninger og Sygehusforeningen. Det vil endvidere være nødvendigt at forelægge de økonomiske problemer for Monopoltilsynet.

Forarbejdet

En konference er faktisk kun et møde, som vi jo holder så mange af i korpset, så rent umiddelbart skulle det ikke synes at være så vanskeligt at få den arrangeret. Men det er nu engang kun det velforberejdede og veltilrettelagte mø-



Man kan holde møde på mange måder . . .

de, der kommer noget ud af. Det fik en del af korpsets medarbejdere for mange år siden indprentet på et særdeles nyttigt kursus i mødeteknik. Betydningen af forberedelsen og ledelsen blev stærkt understreget som værende nødvendige for at komme igennem stoffet og nå frem til en konklusion.

Arbejdets omfang har konferencens sekretariat, der ledes af *W. Ric-Hansen*, også fået rig lejlighed til at konstatere. Han assisteres i arbejdet af fru *Lis Feely*, *Preben Kjær* og *Jan Assentorp*, så det meste af direktionssekretariatet er involveret.

Brandudvalget, der i sagens anledning midlertidigt har fået en ekstrabetegnelse: *Patientbefordringsudvalget*, har gennemgået problemerne på flere møder. Og man er langtfra færdige endnu, bl.a. skal der udsendes en hel del skriftligt materiale.

En række af konferencens deltagere har givet tilsagn om at komme med oplæg til diskussionen. Det kræver også en betydelig forudgående indsats. Stoffet må koncentrereres, for taletiden er begrænset. Ordene skal være vejet på guldvægt, for flere af tilhørerne kan optræde som ubønhørlige kritikere.

Denne grundige forberedelse er naturligvis af væsentlig betydning for, at der kan opnås et positivt resultat. Det skylder man jo også de mange travle mennesker, der frivilligt ofrer en lang rejse og en dejlig sommer-weekend for at være med.



Vi ses søndag aften – jeg skal til Fredensborg.

Programmet

Rent umiddelbart lyder det jo vældig rart at blive indbudt til en weekend på Store Kro i Fredensborg – et af de skønneste steder i Danmark. Men fra lørdag morgen til søndag aften går det løs efter et omfangsrigt program, der ser således ud:

1. Køretøjerne

1. Typer og størrelser
2. Indretning og udstyr
3. Stationering

Indledere: professor *Mogens Andreussen*, overlæge *Henning Poulsen*, brandinspektør *E. Boeck* og direktør *A. Andersson*.

2. Mandskabet

1. Grunduddannelse
2. Hospitalsuddannelse
3. Særlig uddannelse
4. Lærebøger

Indledere: overlæge *Willy Dam*, brandchef *Sven Sønnerberg* og korpsinstruktør *Åge Rømark*.

3. Befordringen

1. Administration og økonomi
2. Rapportering og statistik

Indledere: brandchef *Jan Ammitzbøll*, hospitalsinspektør *Leo Hansen*, overlæge *Ole Juhl* og direktør *Børge Johansen*.

Vi er på forhånd klare over, at deltagerenes opfattelse er forskellig, selv om uenigheden nok til syvende og sidst ikke er så stor, som udtalelser og meningsudvekslinger i radio, TV og skrift kan give indtryk af. Det kan derfor også være af betydning over for offentligheden at få fastslået, at udtalelserne kun er udtryk for et ønske om at få den bedst mulige transport inden for de givne rammer.

Men „et praktisabelt system“ *skal* der jo blive enighed om, jfr. sidste nummer af „Meddelelser“.

Hvem kommer?

Der bliver ca. 55 gæster, som vi af praktiske grunde har delt op i to hold, nemlig *deltagere* og *observatører*. Det er meningen, at de førstnævnte skal kulgrave problemerne ved aktiv deltagelse i debatterne. Men det betyder naturligvis ikke, at observatør-gruppen skal have mundkurv på. Den repræsenterer jo også en ganske betydelig ekspertise, som der kan blive god brug for.

Deltagerlisten har vi allerede klar, og den bringes her:

- Lægekonsulenterne** Overlæge H. Christiansen, Centralsygehuset, Esbjerg
Overlæge Willy H. Dam, Bispebjerg hospital (repræsenterer også Foreningen af sygehusoverlæger i København)
Overlæge Ole Juhl, Ålborg Kommunehospital
Overlæge, dr. med. Søren Jørgensen, Odense Amts og Bys Sygehus
Overlæge Henning Poulsen, Århus Kommunehospital
- Andre læger** Professor, dr. med. Mogens Andreassen, Rigshospitalet
Overlæge E. Wainø Andersen, Københavns Amts Sygehus i Gentofte
Overlæge Ole Mogens Hansen, Ballerup, Foreningen af sygehusoverlæger i provinsen
Overlæge Sophus Hauberg Johansen, Københavns Amts Sygehus i Gentofte
Overlæge B. F. Haxholt, Københavns Amts Sygehus i Glostrup
Praktiserende læge Jan Høegh-Thomsen, Kalundborg
Overlæge, dr. med. Bjørn Ibsen, Kommunehospitalet
Læge Claus Lundstedt, Gentofte, Den almindelige danske Lægeforening
Overlæge Aksel Lysgaard, Århus Kommunehospital
Overlæge, dr. med. Asger Pedersen, Københavns Amts Sygehus i Glostrup
Overlæge, dr. med. Erik Sandø, Rigshospitalet
Overlæge, professor, dr. med. Ole Secher, Rigshospitalet
Overlæge Helge Tramsen, Københavns Brandvæsen
- Andre** Brandchef Jan Ammitzbøll, Københavns Brandvæsen
Brandinspektør E. Boeck, Københavns Brandvæsen
Direktør P. Boelskov, Rigshospitalet
Brandmand Asger Grandjean, Brandfolkernes organisation
Hospitalsinspektør Leo Hansen, Direktoratet for Københavns Amts Hospitalsvæsen
Ekspeditionssekretær P. Svedstrup, Direktoratet for Københavns Amts Sygehusvæsen
Brandchef Sven Sønnerberg, Malmø Brandvæsen
En repræsentant for Sammenslutningen af købstædernes sociale udvalg
Sygehusdirektør E. Hansen, Centralsygehuset, Hjørring
- Korpset** Direktør Mogens Falck, København
Direktør William Falck, Odense
Direktør Jørgen Falck, København
Direktør E. Bødker, Ålborg
Driftsleder Ivan W. Andersen, Gladsaxe, repræsenterer lederne i Hovedstadsområdet
Redningsfører Leif B. Hansen, Helsingør, repræsenterer redderne i provinsen
Distriktsleder E. Havemose, repræsenterer lederne i provinsen
Redningsfører Bent Jensen, Gladsaxe, repræsenterer redderne i Hovedstadsområdet
Korpsinstruktør Aage Rørmark, København
- Mødeledelse og -sekretariat** Direktør A. Andersson, Århus
Direktør H. Jørgensen, Vejle
Direktør P. Straarup, København
Direktør B. Johansen, København
Uddannelsesleder W. Ric-Hansen, København
Sekretær, fru Lis Feely, København
Sekretariatschef P. Kjær, København
Sekretær Jan Assentorp, København

Op så er der observatørerne. Her har vi indbudt: (i parentes er angivet institutionens repræsentant)

- Indenrigsministeriet (sekretær Erik Toftgaard)
Justitsministeriet (ingeniør Frede Jensen)
Socialministeriet (ekspeditionssekretær H. Jøndrup)
Forsvarsministeriet (stabslæge af 1. grad V. B. Gram)
Sundhedsstyrelsen (ekspeditionssekretær, cand. jur. H. Langvad og overlæge E. Wainø Andersen)
Civilforsvarsstyrelsen (professor Mogens Andreassen)
Den danske Købstadsforening (?)
Foreningen af Bymæssige Kommuner /fhv. folketingsmand Aage Knudsen)
De samvirkende Kommunalforeninger i Danmark (sognerådsformand Alfred Nørrelund)
Sygehusforeningen i Danmark (kredsformand Aage Bjørn Jacobsen)
Amtsrådsforeningen i Danmark (kredsformand Aage Bjørn Jacobsen)
Hovedstadskommunernes samråd (?)
Foreningen af kommuner i Københavns Amt (kontorchef Henning Sørensen)
Monopoltilsynet (ekspeditionssekretær H. Bisgaard-Olesen)
Frederiksberg Brandvæsen (brandinspektør V. Kürstein Jensen)
Gentofte Brandvæsen (?)
Roskilde Brandvæsen (brandinspektør J. Grove)
Statens Biltilsyn (ingeniør Frede Jensen)

Hvorledes foregår det?

Til behandling af hver af de tre emner er afsat 2½ time, men diskussionerne vil nok fortsætte uden for skemaet. Det vil ske under spisningerne, under spadsereture i parken, ved et rafle bæger i baren, og en og anden vil måske drømme sig til en god idé om natten. For søndag eftermiddag skal der konkluderes.

Straarup har fået tildelt jobbet med at lede forhandlingerne, dog kun inden for møde-skemaet. Han er i færd med at ruste sig til opgaven og har foreløbig sikret sig et stopur, der afbryder automatisk, når taletiden er udløbet. Der er afsat 10 minutter til hver af indlejerne og 3 minutter pr. diskussionsdeltager, vel at mærke maksimalt. Så der bliver

ikke tid til hverken æh...øh... eller folketingske vendinger.

Altså lige på og konkret – det er jo voksne mennesker, der er samlet. Der er konstant båndoptagelse på selve forhandlingerne, og der skal hurtigst muligt udarbejdes en skriftlig rapport.

Hvad sker så videre?

Vi håber naturligvis, at konferencens rapport vil kunne tiltrædes af de respektive myndigheder, kommunale for- eninger, sygehuse og kommunalbestyrelser m. fl. Der vil da være skabt et virkelig seriøst grundlag, der kan arbejdes videre på, selv om lovgivningen helt har svigtet dette vigtige område.

Hvordan vi har tænkt os det, og hvorfor – derom i næste nummer.

P-p.

SPØRG ÅRHUS

om hjertestopbehandling i ambulancer, udrykningslæger og andre aktuelle problemer omkring patientbefordringen.

I „Meddelelser“s maj-artikel om hjertestopbehandling i ambulancer gjorde vi os skyldige i den fejltagelse at skrive, at „hjertestop-ambulancer“ og udrykningslæger kun kendtes i udlandet. Ved et møde i juli mellem overlægerne **Henning Poulsen** og **Axel Lysgaard** fra **Aarhus kommunehospital** og direktør **Arno Andersson**, redningsinspektør **Eduard Christiansen** og bladets redaktør fra korpset måtte vi erkende den barske sandhed, at det ikke var et udenlandsk system, der skulle gennemføres i Danmark, men en dansk udrykningsmetode fra Aarhus, der efterlignes i udlandet. Vi har tidligere omtalt den nu 13 år gamle „**Aarhus-ordning**“ som noget kendt og selvfølgelig, men vi må indrømme, at det er på høje tid, vi systematisk får beskrevet systemet, som det virker i dag, efter at „børnesygdomme“ er overvundet.

Beskeden start

Den 6.6.1956 påbegyndte anæsthesiaafdelingen på *Aarhus Kommunehospital* som den eneste i landet et bemærkelsesværdigt samarbejde med *Falcks Redningskorps'* station på *Kystvejen*. Anæsthesiaafdelingens chef, overlæge *Henning Poulsen*, havde sammen med

korpsets ledelse drøftet mulighederne for en mere effektiv genoplivningsbehandling, når en ambulance ankom til en patient med respirationssvigt. I den forbindelse må det dog bemærkes, at iltapparat og manuelt sug dengang var forholdsvis nyt i ambulancerne. Endvidere var apparaturet enkelt og

*Fra mødet i juli.
Fra venstre ses direktør
Arno Andersson, rednings-
inspektør E. Christiansen,
overlæge Axel Lysgaard og
overlæge Henning Poulsen.*



ret mangelfuldt i forhold til i dag, og reddernes uddannelse væsentlig ringere. Resultatet af disse forhandlinger blev en ordning, hvorefter der til alle ulykestilfælde – hvor det ud fra meldingen syntes at fremgå, at der var behov for genoplivning – blev afsendt to ambulancer under udrykning. Den ene kørte direkte til ulykkesstedet, og den anden kørte til ulykkesstedet via ÅKH, hvor et narkosehold, bestående af en læge og en sygeplejerske, stod klar til at køre med. Holdet var udstyret med tasker, indeholdende en hel del af det udstyr, der i dag findes i en sengeambulance, plus diverse medicinsk tilbehør.

For patienterne betød det, at genoplivning og lægelig behandling kunne påbegyndes på et tidligere tidspunkt, end traditionelle ambulanceudrykninger gav mulighed for.

Ordningen fungerer i princippet på samme måde i dag. Men det forbedrede ambulanceudstyr, den større redderuddannelse og lægelige fremskridt har medført en løbende ajourføring, som vi skal fortælle lidt mere om.

To udrykningskøretøjer til samme ulykke

I den centrale del af Stor-Århus findes i dag to redningsstationer. Den ene på *Kystvejen* er vagtcentral og i hovedsagen udrykningsstation for brandslukning, ambulancekørsel, anden patientbefordring, pionertjeneste og svømmedykkertjeneste, medens den anden station – *Trindsøvej* – tager sig af autohjælp, entreprenøropgaver og administration. Derudover findes et enkelt brand- og ambulanceberedskab på *Trindsøvej*.

Det er såldes ganske naturligt *Kystvejen*-stationen, der i det daglige har samarbejdet med Aarhus Kommunehospital, og det er fra denne station, at køretøjerne normalt udgår.

Når der til stationen indgår anmodning om at rykke ud med ambulance, vurderes tilfældet på vagtcentralen. Er der den mindste mistanke om hjertestop eller respirationssvigt, f. eks. ved el-ulykker, drukneulykker, forgiftninger, alvorligere trafikskader, pludselig „falden om“ på gader eller i hjem osv., afsendes



De to udrykningsvogne.
Øverst den specielle
Morris-ambulance og
nederst lægernes
udrykningsvogn,
en VW-kleinbus.



en specialudstyret stor *Morris-ambulance*, normalt bemanded med to – og ikke tre – mand. Samtidig afsendes trediemand som chauffør af en lille ambulance eller personvogne under udrykning til Aarhus Kommunehospital. Her er man adviseret – i øjeblikket pr. telefon og snart via radio – og et udrykningshold med læge og sygeplejerske tages med til ulykkesstedet. En sådan udrykningsstab fra hospitalet kan kun lade sig gøre, fordi man har en stor og velbemandet narkoseafdeling. Normalt har man intet udstyr med – det findes i den store ambulance.

På stedet overtager personalet fra Kommunehospital – hvoraf den ene altid er anæsthesilæge – behandlingen af patienten, der i den store ambulance køres til hospitalet. Tidsforskellen mellem de to køretøjers ankomst til ulykkesstedet er sjældent mere end 2–3 minutter, som oftest mindre, hvilket dog ikke betyder, at de to i ambulancen ankomne redningsmænd intet foretager sig. De går i gang på sædvanlig vis med genoplivning, hjertemassage etc. Blot sker det i holdende ambulance på stedet. Herved er patienten også sikret behandling af to reddere på én gang.

Såfremt en ambulance „ude i byen“ eller fra Trindsøvej benyttes til udrykningen, fordi den befandt sig væsentligt nærmere, eller den store ambulance på Kystvejen i forvejen er i aktivitet, meddeles dette blot til sygehuset, der i så fald sørger for, at lægeholdet får et bærbart udstyr med, der svarer til udstyret i *Morris-ambulancen*.

Materiellet

Udrykningsvognen til afhentning af lægeholdet på Aarhus Kommunehospital var tidligere en ambulance. I dag klarer man sig med en personvogn eller et

folkevognsrugbrød med udrykningshorn og -lygter.

Morris-ambulancen er specielt udstyret til den skitserede ordning. Det kan gøres, fordi der til kommunehospital er så mange ambulanceudrykninger med lægebistand, at de konstant beslaglægger et helt beredskab.

Den indeholder – som billederne viser – to bårer, der hviler på et underlag med olietryksdonkrafte, således at elevation af båren sker ved hjælp af fodpumpning. Udover normalt „sengeambulanceudstyr“, der omfatter forøget suge- og iltapparat, injektorsug, kulissestyr, rotametre, korttidsur, blodtryksmåler og 10 liters oxygenflasker m. v., er Århus-ambulancen udstyret med en DC-defibrillator, pacemaker (hjertestimulator), et oscilloskop, der ligesom en hjertecardiograf kan vise hjertets udslag, og et aflåst skab med medicinsk udstyr, således at patienter kan modtage nødvendige indsprøjtninger etc.

Der er lagt vægt på, at alt udstyr i ambulancen nøjagtig svarer til hospitalets udstyr, således at udskiftninger umiddelbart kan foretages. Det ligger sågar i de samme typer kassetter som på hospitalet og mærkes med samme slags dymotape. En løsning, professor *Mogens Andreassen* tidligere i „Meddelelser“ også har anbefalet varmt.

Efter Århus-lægenes og redningsmændenes udsagn må denne opbygning af den store *Morris-ambulance* være noget nær det ideelle, når det tages i betragtning,

at ambulancen skal benyttes til transport og behandling af 1–2 liggende patienter,

at der ikke skal skaffes plads til siddende patienter/pårørende, idet eventuelle sådanne kan transporteres til ho-



Den rullende genoplivningsafdeling rummer bl. a. en DC-defibrillator, en pacemaker og et oscilloskop, der viser hjertets udslag. Endvidere et aflåst skab med medicinsk udstyr.

spitalet i lægernes udrykningskøretøj, personvognen.

Behandlingen i ambulancen

Behandlingen i ambulancen omfatter for 70 % af patienternes vedkommende en lægelig behandling af klinisk hjertestop. Udover tidligere beskrevne behandlingsmetoder (hjertemassage og defibrillation) omfatter denne behandling endvidere en meget vigtig fase, tilførsel af *adrenalin* og *natrium bikarbonat*. En fase, der ifølge overlæge *Axel Lysgaard* i hovedparten af hjertetilfældene skal overstås, før en egentlig defibrillation kan finde sted. Dette er årsag til, at såvel overlæge *Henning Poulsen* som overlæge *Axel Lysgaard* er lidt betænkelige ved det omtalte *Glostrup-forsøg*,

idet de hellere ser en udrykningordning, som den nuværende i Århus, etableret.

Sideløbende med behandlingen af et akut hjertestop samt som egentlig behandling af de resterende 30 % patienter finder den øvrige genoplivning sted. Den omfatter kendte metoder såsom ventilation og sug, idet man dog kan gøre behandlingen mere effektiv end reddernes normale ambulancebehandling som følge af intubation (indsørelse af et gummikateter i luftrøret). Sidstnævnte behandling nærer overlæge *Henning Poulsen* ikke store betænkeligheder ved med tiden at undervise redningsmænd i.

Hospitalets resultater

Det beskrevne system og materiel betyder, at der udover en primær, simplificeret genoplivning også kan finde en definitiv genoplivningsbehandling sted allerede ude på ulykkesstedet og på vejen til hospitalet. Patienter, der ankommer til hospitalet i den store ambulance, bringes til en speciel skadestue, hvor nøjagtig det samme udstyr findes, og hvor læger, sygeplejersker og eventuelt



Begge bærer kan indstilles med hydraulisk fodpumpe. Det frembyder utallige elevationsmuligheder.

reddere således kan fortsætte deres genoplivnings-team-work fra ambulancen. Der er indtil nu foretaget ca. 1500 udrykninger, siden Århus-ordningen påbegyndtes i 1956. I dag foretages ca. én udrykning om dagen efter systemet. Ordningen er velkendt også i udlandet, ikke mindst takket være overlæge Henning Poulsens position som formand for den internationale sammenslutning af anæsthesiolog-selskaber. Den er kopieret andre steder i Europa, bl. a. i England og Tyskland, og resultaterne har været lovende.

500 med hjertestop

Overlæge *Henning Poulsen*, professor *H. Götzsche* og overlæge *Axel Lysgaard* har bearbejdet alle oplysninger om behandlede patienter videnskabeligt og statistisk. Af en tabel over 840 patienter, der har medført udrykning af læger og sygeplejersker i ambulancer efter Århus-ordningen fra 1956 til 1966, fremgår det, at 38 % af patienterne (der af tililende ved ulykkerne oftest er betragtet som „døde“) er genoplivet, og kun en lille del af de genoplevende er udskrevet fra hospitalet med forstyrrelser i centralnervesystemet.

Bemærkelsesværdig er fordelingen på tilstandens art, hvoraf det f. eks. fremgår, at alle genoplevende efter drukning har kunnet udskrives efter ulykken uden mén, i form af beskadigelser af centralnervesystemet, „hjerneskader“.

Der er foretaget undersøgelse af 500 patienter med hjertestop. Disse 500 patienter er fordelt efter, hvorvidt hjertestoppet er indtruffet ude i byen – og altså har medført udrykning efter Århus-ordningen – eller på sygehuset. Det viser sig, at der *ikke har været nogen væsentlig forskel på genoplivningsprocenten.*



Alt udstyr er anbragt i hospitalets kassette, så de hurtigt kan udskiftes, når ambulancen ankommer til Kommunehospitalet.

Selv læger kan komme i tvivl

Erfaringerne fra Århus viser, at selv narkoselæger har været i tvivl om diagnosen under bestemmelse af hjertecardiogram i ambulancerne. Dette har medført et meget intimt samarbejde mellem cardiologerne (hjertelægerne) og anæsthesilægerne i forbindelse med udrykningsordningen. Overlæge *Henning Poulsen* fastslår dog, at det efter hans opfattelse stadig primært bør være narkoselæger, der er udrykningslæger, idet anæsthesilægers opgave altid er at opretholde vitale funktioner. Man kan så supplere sig med andre specialister efter behov.

Korpsets resultater

Fra korpsets side er direktør *Andersson* og redningsinspektør *Christiansen* enige om, at den nu i 13 år gennemførte udrykningsordning med Kommunehospitalet har betydet meget for samarbejdet og personalet. Korpsets reddere får ved kørsel med den store ambulance en meget større viden om genoplivning og et meget bedre samarbejde med hospitalets personale, end den almindeligt kendte hospitalspraktik kan give.

Samtidig er det en enorm betryggelse for redderne på ulykkesstedet at vide,

at der få minutter efter deres ankomst vil komme en udrykningsvogn med læge og sygeplejerske. Ved større ulykker har redderne af udrykningslægen fået besked om, hvem der skulle køres på hospitalet først – i stedet for som mange andre steder, at korpsets redningsmænd på ulykkesstedet må tage ansvaret for den første visitation af de tilskadede.

For befolkningen i Århus har den gradvise udbygning af ordningen fra først at omfatte et udrykningshold med hospitalsudstyr i medbragte tasker til en „*rul-lende genoplivningsafdeling*“ betydet en tilvænnning, der gør, at man nogenlunde uforstyrret kan arbejde på skadestedet. Århusianerne har døbt ambulancen „*narkosevognen*“ og betragter dens udrykninger som en dagligdags begivenhed uden nyhedens interesse.

Konklusion

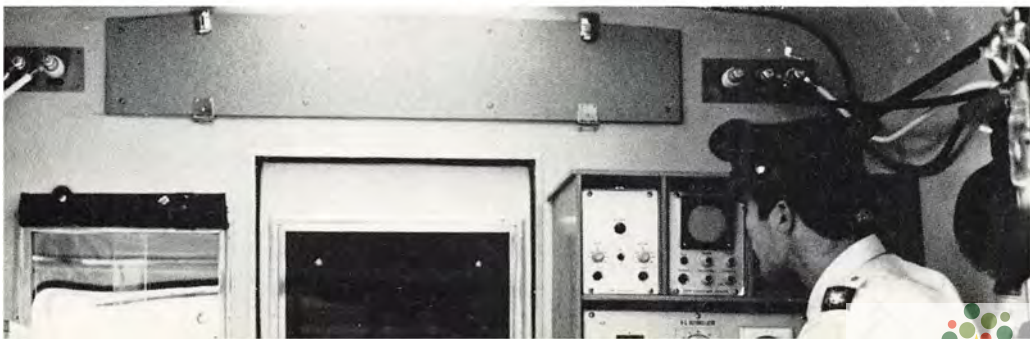
De fem deltagere i vor samtale om Århus-ordningen konkluderer, at systemet med lægeudrykning er godt og en utvivlsom gevinst for patienterne. Alarmeringen er dog ikke helt perfekt. Det er især problematikken omkring skønnet om, hvornår udrykningsholdet skal sendes af sted. Men her gælder princippet om hellere én gang for meget end én for lidt. Før i tiden var det nemmere at skønne, fordi telefonalarmer om ulykker kom

dirkte ind på vagtcentralen på Kystvejen. Vagtmesteren kunne ved udspejlingen – ud fra sin reddererfaring – bedre danne sig et indtryk af situationen end nu, hvor den obligatoriske 0-0-0-alarmering ofte medfører, at korpset kun fra politiet får opgivet, *hvortil* der er brug for ambulance og *ikke hvorfor*. Sådan vil enhver centralisering medføre små ulemper, der – hvis de bliver meget væsentlige – må medføre, at centraliseringen tages op til fornyet debat. Direkte radiokontakt mellem Århus-ambulanterne og Kommunchospitalets anæsthesiaafdeling samt skadestue indføres om en måneds tid. Man håber herved at komme nogle af de omtalte ulemper til livs.

Det er det absolutte indtryk fra samtalen, at man andre steder og ved den trinvis udbygning af det tidligere omtalte forsøg med hjertestop-behandling bør overveje at indføre en Århus-ordning, måske tilpasset på den måde, at de involverede redningsstationer primært rykker ud med sædvanligt materiel til alle ulykker samtidig med, at man på stationen nær sygehuset placerer en stor specialambulance, der rykker ud med et lægehold.

En sådan tanke vil faktisk være en mellemproportional mellem alt, hvad der inden for det sidste års tid er skrevet og sagt om forsøg og fremtidens skadebehandling.

Århus-ordningen har også stor værdi for reddernes uddannelse. De ser, hvorledes lægerne arbejder og betjener de forskellige aggregater. Denne lobende praktiske „undervisning“ giver sandsynligvis redderne et godt rygstød, når de i andre situationer skal foretage genoplivning ect. alene.



Vor mand på Grønland er kommet hjem



Siden efteråret 1968 har assistent *Danni Holten Larsen, Grindsted*, været udlån eller måske rettere sagt udlejet til Danish Arctic Contractors, som leder af brandstationen i Sdr. Strømfjord. DAC var kommet i knibe med at besætte denne stilling for en kortere periode, hvorfor man henvendte sig til korpset, der stillede sig velvilligt med hensyn til udlån af en kvalificeret leder. Valget faldt på *Danni Holten Larsen*, der forinden ansættelsen i korpset havde været på Grønland og således var kendt med forholdene.

Der blev oprettet en kontrakt mellem DAC og korpset, hvorefter *Danni Larsen* drog af sted, i første omgang uden sin familie. Som ventet var *Danni Larsen* i stand til at klare „prøvetiden“ tilfredsstillende, hvorefter han med sin fa-

milie kunne flytte ind i en efter grønlandske forhold dejlig villa i tilknytning til basen i Sdr. Strømfjord.

Af de uhyre interessante rapporter, *Danni Larsen* har tilstillet direktionen, har man kunnet spore, at der har været tale om et spændende, lærerigt og krævende job. Brandvæsenet i Sdr. Strømfjord er organiseret efter amerikanske forhold, og brandmateriellet er også amerikansk. Der er således ingen tvivl om, at *Danni Larsen* har måttet sætte sig ind i en mængde nye ting for at kunne bestride den ansvarsfulde post som brandchef.

Brandstationen, der er en selvstændig afdeling under DAC, ledes af en brandchef (*Danni Holten Larsen*), og det samlede antal ansatte er ca. 40-45 mand. Stationen arbejder selvsagt i døgndrift, og brandfolkene følger en almindelig døgnvagtordning. Slukningsområdet omfatter samtlige bygninger i Sdr. Strømfjord. Endvidere slukning af fly-brande og assistance ved nødlandinger af fly. Herudover har stationen til opgave at udføre et meget omfattende brandforebyggende program.

I begyndelsen af juni måned i år havde direktørerne *William* og *Jørgen Falck*, *Arno Andersson*, *Henry Jørgensen* og *Peter Straarup* lejlighed til at besøge arbejdspladsen i Sdr. Strømfjord. Så vidt d'herrer kunne spore, var der *ikke* delte meninger om, at man i Sdr. Strømfjord var særdeles tilfreds med *Danni Larsen* som brandchef.

Men alt får jo en ende, og det fik *Danni Larsens* ophold på Grønland den 15. juni. Han er kommet hjem i god behold – er en stor oplevelse rigere – har høstet en masse erfaring og har sidst, men ikke mindst, været en værdig repræsentant for korpsets ledere.

jea

IKKE ÉN VAR UTILFREDS — MED KORPSETS SERVICE

I Aalborg har akkvisitionsafdelingen under afdelingsleder Svend Jensen's ledelse gennemført en analyse af abonnementsafgangen gennem tre måneder. At der i det hele taget findes et begreb, der hedder abonnementsafgang, er selvfølgelig beklageligt – men ganske naturligt. Vi bringer nogle af de fundne resultater:

Flest solgt køretøjer

I Aalborg analyseredes afgangen på den måde, at et materiale på 200 skriftlige opsigelser blev sendt ud til undersøgelse med alle akkvisitører og overinspektører i området som interviewere. Resultatet af besøgene hos de 200 besøgte forhenværende abonnenter blev følgende fordeling på årsager:

<i>Solgt motorkøretøj</i>	120
<i>Ejendom m. v. solgt</i>	30
<i>Abonnentens dødsfald</i>	10
<i>Diverse årsager</i>	40
	<hr/>
<i>Antal undersøgte</i>	200

Ved gennemgang af afgangsårsagerne fik akkvisitører og overinspektører værdifulde oplysninger om nye ejere på ejendomme og biler, og disse oplysninger kunne umiddelbart benyttes i tegningsarbejdet. Efter at alle disse nye oplysninger var benyttet, resterede 32 tilfælde, hvor de forhenværende abonnenter ikke i første omgang havde begrundet deres opsigelse eller annulleret denne som følge af omtarifiering etc.

Økonomiske årsager

De 32 fhv. abonnenter blev spurgt, og det viste sig – som ventet – at økonomiske årsager var grunden eller den overvejende grund til opsigelsen af abonnement. Hvis økonomi ikke alene var grund, var den som regel koblet sammen med den omstændighed, at abon-

nenten i kortere eller længere tid ikke havde haft behov for hjælp og derfor ikke fandt at have det store behov for abonnementet.

Argumenterne om økonomi gik i hovedsagen på abonnentens almindelige vurdering af den økonomiske situation, øgede skatter etc., der medførte, at han havde set sig nødsaget til at indskrænke budgettet ved bl. a. at opsiges sit abonnement. En ikke uvæsentlig del af abonnenterne fandt abonnementet for dyrt i betragtning af, at de ikke havde haft brug for det.

Skal sådant argument imødegås, kan det ske ved en ændret prispolitik eller større indsats fra korpsets side over for ikke-brugere blandt abonnenter.

Ikke én var utilfreds med hjælpen

Det er bemærkelsesværdigt i resultaterne fra Aalborg, at ikke én af de udspurgte abonnenter var utilfreds med den hjælp, der var ydet fra stationernes side. *Det er et resultat, der lover godt og kun kan animere stationerne til stadig at yde bedst mulig rimelig hjælp.*

Resultatet fra vor lille undersøgelse i Aalborg kan sammenholdes med en artikel i „*Management*“, skrevet af mag. art. Stein Bråten om virksomhedskommunikation. Bråten beskæftiger sig med virksomhedens kommunikation gennem massemedierne, eller sagt med jævne ord, reklamens og tekstreklamens ind-

virken på de enkelte forbrugere. Han opponerer mod den traditionelle opfattelse af, at mere påvirkning (reklame) giver større mulighed for positiv holdning (øget salg). Han påviser, at selve påvirkningsprocessen skal skues i flere trin. Som eksempel gives en mand, der står for enten at ville købe en *VW* eller en *Opel*. Denne mand giver sig til at indsamle informationer om gode og dårlige egenskaber ved *VW* og *Opel* fra bekendte, forhandlere, aviser etc.

Han vælger måske *VW*'en, og der sker nu det interessante, at han som folkevognsejer vil være tilbøjelig til at glemme *VW*'ens dårlige egenskaber og *Opel*'ens gode. Og hans færden i fremtiden vil være præget af en positiv holdning over for folkevogne, hvilket måske kan få hans nabo til også at købe folkevogn osv. Forudsat at den første mand ikke skuffes i sin positive holdning, f. eks. ved for dårlig service, reparationsproblemer eller lignende.

Skal vi overføre en sådan teori til korpsets forhold, må vi starte med at erklære, at det slet ikke, som hævdet, er

akkvisitørerne alene, der skaffer pengene hjem til virksomheden. Deres rolle indskrænkes til at være de medarbejdere, der får underskrevet kontrakten, *når folk har bestemt sig*. Den store gruppe i korpset, der er i stand til at ændre befolkningens holdning til virksomheden i positiv retning, er redderne og vagtmestrene. Ved at yde god service, være behagelig at tale med i telefonen, give korrekt og præsentabel assistance osv. skaber de et godt *omdømme* for korpset – et omdømme, der kan omsættes i abonnenter den dag, akkvisitøren kommer på besøg.

Sagen er naturligvis sat hårdt op, men flere foredragsholdere har været inde på emnet på virksomhedskonferencer, lederkurser m. v. Så noget er der nok om snakken. Derfor:

Giv god service og ordentlig assistance. Det lønner sig for virksomheden – og dermed for alle medarbejdere . . .

Den første ungredder udlært i Køge

Den 14. maj d. å. var det 3 år siden, at ungredder *Lars Sørensen* påbegyndte sin ungredderuddannelse. I den anledning har vi besøgt stationen og talt med såvel assistenterne, der i det væsentlige har stået for uddannelsen, som ex-ungredder *Lars Sørensen* selv. *Lars Sørensen* påbegyndte uddannelsen som 18-årig og har således i hele læretiden været i besiddelse af førerbevis. *Lars Sørensen* mener selv, at det har været en stor fordel for ham, idet det sikkert

ville være for kedeligt, dersom han ikke selv kunne køre ud og løse forskellige opgaver.

Uddannelsesprogrammet

Der har i den 3-årige periode været tale om et hårdt kursusprogram både på stationen og på Ørnegården. Assistent *Bent Milo Sørensen* har tilrettelagt et kursusprogram på stationen, der tager sigte på såvel teknisk som administrativ tjeneste. Derudover har *Lars Sørensen*

deltaget i 450 timers undervisning på Redningsskolen m. v. fordelt på følgende kurser:

*Redningsarbejde og patientbefordring,
Forbrændingsmotorer,
Store erhvervsvogne,
Autoservice og
Specielt redningsarbejde.*

Lars Sørensen er af den opfattelse, at den teoretiske undervisning er svær at kapere på så kort tid, især når kurserne ofte er faldet med ca. 1 uges mellemrum. Der må nok i fremtiden tilsigtes en større spredning over den 3-årige periode. Derudover har Lars Sørensen deltaget i et regnekursus på aftenskole. Assistent *Hans Friis Madsen* nærer ingen betænkeligheder ved, at ungredderordningen udbygges. Der er allerede endnu en ungredder under uddannelse i Køge. Assistent Madsen synes, at de unge mennesker er lette at oplære og de forstår alvoren, der er knyttet vore ydelser. Men at de unge mangler lidt modenhed og ofte må have et lille „spark“, det må man tage med, og det er jo nok tilfældet for mange lærlinge.

Forholdet mellem ungredder og redder

Assisterne var af den opfattelse, at der ofte kunne være tale om et „skævt“ forhold mellem ungredder og reddere. Nogle reddere har ikke kunnet acceptere ordningen, idet man har opfattet ungredderordningen som en „sparc-ordning“, hvilket jo i realiteten er noget vås. Heldigvis har de fleste kunnet se det fornuftige i, at korpset selv prøver at rekruttere redderstaben. Spørgsmålet om, hvorvidt ungredderen skulle være 2. eller 3. mand på f. eks. sygetransporter og ambulanceudrykninger, har været diskuteret en del. I Køge har ungredderne konsekvent deltaget som 2.

mand, idet de jo uddannelsesmæssigt har været fuldt på højde med de øvrige reddere. Det har ikke skabt nogen problemer. Opgaverne er klarer til fuld tilfredshed. Det må blot tilsigtes, at ungredderne er i besiddelse af en god fysisk styrke.



Ex-ungredder Lars Sørensen, Køge.

Udlært – og hvad så?

Lars Sørensens „læretid“ er nu udløbet, og han er på lige fod med andre reddere fortsat på stationen i Køge. Lars Sørensen mener selv, han er godt rustet til at komme måske på en anden station som redder, men her må han jo anciennitetsmæssigt starte som ny mand – til trods for, at han har gennemgået en 3-årig teoretisk og praktisk uddannelse. Nu skal Lars Sørensen være soldat – og så kan han jo altid tage stilling til, hvor han vil fortsætte sin løbebane i redningsfaget.

Sluttelig vil vi bringe en lykønskning til Lars Sørensen med den vel overståede ungredderuddannelse i Køge. *jea*



„Brandmateriel”

af G. Haurum

Bogen „Brandmateriel“ er den anden i rækken af brandtekniske bøger, som skolechef *Gunnar Haurum* har udarbejdet i sin tid som chef for Statens Brandskole. Bogen er af brandtjenestens udsendt til samtlige stationer.

Som den første bog, „Slukningsteknik og -taktik“, er denne grafisk set en billedbog, men indholdsmæssigt et yderst værdifuldt værk. Som titlen siger, beskæftiger bogen sig med brandmateriel eller måske rettere sagt brand-håndmateriel. Bogen er veldisponeret og som den tidligere forsynet med gode, forklarende illustrationer.

Selve indholdet spænder meget vidt, men den hensigtsmæssige kombination af tekst, billeder og tegninger har sørget for, at ingen spørgsmål kommer til at stå ubesvaret.

Slangen er vel nok en af de vigtigste faktorer ved brandslukning, og det er vel derfor også naturligt, at der i bogens omtale er lagt stor vægt på såvel slangens historie som fremstilling. Endvidere behandles slangens dimensioner, tryktab, slangekoblinger samt pakning og vedligeholdelse. Et virkelig interessant afsnit, som enhver, der til daglig arbejder med slanger, bør sætte sig ind i.

At omtale alle de redskaber, der er behandlet i *Gunnar Haurums* bog om

brandmateriel, vil føre for vidt her, men det anbefales såvel reddere som brandmænd at få bogen til lån på stationen og derved erhverve sig den dybere baggrund for brandmateriellets opbygning, anvendelse og vedligeholdelse.

Som bilag til bogen er en af Terminologiudvalget for Brandværnsteknik udarbejdet fortegnelse over brandmateriel, såvel kørende materiel som håndmateriel. Denne fortegnelse må hilses med glæde, idet der nu er skabt mulighed for, at alle taler om samme ting, når man f. eks. benytter betegnelsen stige-sprøjte. Dog savner man terminologien for den i korpset benyttede vagtsprøjte.

jea



En automobilsprøjte rummer meget materiel, men også i Haurums bog er der plads til det hele.

NYT FALCK-SPIL

En efterfølger til det i flere år udsolgte, 20 år gamle „Falck-spil“ har set dagens lys. Det er udgivet af „Palet-Spil“, der dækker over virksomheden *Adolph Holst i Aalborg*.

Vi har været en del involveret i udarbejdelsen og kan derfor ikke så godt anmelde det – thi i så fald ville vor bedømmelse være meget positiv. Lad det være sagt med det samme, at spillet *ikke* er beregnet for børn i børnehavealderen eller fra de første klasser. Spillet bygger på en naturlig gennemgang af alle vore ydelseskoder, således at spillerne både kommer ud med „ambulance“ til ulykker, skal passere vanskelige forhindringer og kommer i den situation, at der ikke er vogne hjemme på stationen.

Det lille minus har de medarbejdere, der på nuværende tidspunkt har set spillet, sat ved bilerne, der er af plastic og ikke ligner korpsets køretøjer. „Palet-

Spil“ oplyser, at det skyldes, at plasticbiler i den anvendte størrelse masseproduceres og ikke kan fremstilles til en rimelig pris med kraner på eller i ambulanceform. Det er nu efter vor mening også kun en biting.

Da vi således har været med til at udarbejde spillet, har vi aftalt, at vi kan købe det til favørpris. Det koster ca. 11,- kr. i forretningerne, men medarbejdere i korpset (også deltidsbeskæftigede brandmænd) kan købe spillet gennem redaktionen ved at udfylde og indsende bestillingskortet i august måned. *Prisen er 7,- kr. incl. moms, porto, addresseseddel, kuglepenneblæk m. v.*

NB: Af praktiske grunde kan der ikke blive tale om løbende forhandling af det nye spil til favørpris. Hvis De vil have det gennem os, er De nødt til at bestemme Dem i løbet af august – selv om det er lidt tidligt at tænke på julegaver.



FRA og TIL STATIONERNE

Interessante opgaver for Odenses frømand



Frømand fra hovedstationen i Odense har inden for det sidste år i stor udstrækning været beskæftiget med interessante monteringsarbejder for Lindøværftet, idet man hjalp værftets ledelse ud af et stort problem i forbindelse med nybygning af supertankere.

Værftets tørdok, der er ca. 300 m, er for lille til supertankere, der har en længde af 329 m.

På billede 1 ser man en nybygning, der netop er søsat, men mangler bulstævnen.

Skibet, som ses på billedet, bygges i dok med det øverste af stævnen langt ud over dokken.

Når denne proces i arbejdet er tilendebragt, er det, at vore frømand kommer ind i billedet for at montere den såkaldte bulstævn, se billede 2.





Bulstævnen bygges på Odense Stålskibsværft og bugseres ad søvejen til Lindø, hvor den fyldes med vand, således at den kan glide ind under skibet, og vore frø-mænd går derefter i gang med, på grundlag af markeringer i bulstævn og skrog, at få bulstævnen sat på plads.

På billede 3 ser man en detalje af en arbejdstunnel, der ligger om hele skibet ved samlingspunktet.

Denne bliver tømt for vand og tætnet til skibssiderne og bunden ved hjælp af pakgarn og kiler, således at der kan arbejdes inden i den.

På billede 4 ser man en svejser i gang med at svejse bunden af skibet.

Disse supertankere laster 240.000 tons, og højden svarer til et 8-etagers hus.

Indtil nu har frø-mænd været beskæftiget med monteringsarbejde på 4 supertankere og er i gang med nr. 5, som formentlig vil danne afslutning på en virkelig interessant arbejdsopgave, idet



en ny dok er under bygning. Det ligger helt klart, at ud over det interessante monteringsarbejde har vore frø-mænds indsats været medvirkende til betydelig omkostningsnedsækning, idet eventuel anden metode for færdiggørelse af disse supertankere ville have været langt kostbarere.

-ka.

To medaljer til Elstoft



Personaleforeningens gave til Elstoft overrækkes af formanden, stationsleder Preben Sonne.

Den 2. juli fejredes redningsinspektør Svend Elstofts 50-års jubilæum i korpset. Det skete ved en reception på „Ørnegaarden“, og senere deltog Elstoft i en frokost med direktionen.

På direktionens vegne overrakte direktør Jørgen Falck HM Kong Frederiks fortjenstmedalje i guld. Elstoft er den første mand i korpset, der har modtaget denne sjældne hædersbevisning, og der er utvivlsomt ikke én i korpset, der finder den ufortjent.

Dernæst modtog Elstoft korpsets hæderstegn i guld med stjerner, og dir. Falck benyttede lejligheden til at minde Elstoft om gamle dage, hvor det var Elstofts opgave at dekorere Jørgen Falck – med ris, hvis han ikke opførte sig ordentligt. På personalets vegne lykønskede Personaleforeningens formand Preben Sonne Elstoft med jubilæet og den sjældne udmærkelse.

De arvede abonnenten



Fra venstre ses fru Kaufmann, Bent Pohl og landsretssagfører Ernest Hartwig, der overrækker arven til de to hjælpssomme Falck-folk.

Assistent Bent Pohl og overassistent fru Katarina Kaufmann – Trine – oplevede noget helt usædvanligt i juli måned. Fra landsretssagfører Ernest Hartwig kom til korpset meddelelse om, at de to medarbejdere var optaget i testamentet efter en ældre dame, der var abonnent i korpset. Den gamle dame var blevet så glad for fru Kaufmanns og Pohls hjælp under hendes sygdom, at hun ville betænke dem med en sum penge efter sin død.

Selve historien ligger år tilbage, men boet efter fruhen skulle gøres op. Direktionen i København arrangerede i hast en lille højtidelighed, hvor de to fik overrakt deres testamenterede arv. Efter højtideligheden var der i øvrigt et vittigt hoved, der tildelte fru Kaufmann et nyt kælenavn – „arveprinsessen“. Fru Kjær og afd. apoteker Preben Kjær oprettede i øvrigt et legat på 350.000 kr. til brug for syge og handicappede.

PERSONALIA

En kernesund stationsleder

Den 28. og 29. juni i år gennemførte stationsleder **Johannes Nielsen**, Kalundborg, „Hærvejsmarchen“, der strækker sig over **knap 100 km**. Marchen fandt sted under mottoet

„En oplevelse i Jyllands hjerte – natur – historie – sundhed“, og Johannes Nielsen deltog i kolonne med C.F. Det foregik med 12 kg oppakning på ryggen. Som belønning for

den anstrengende fodtur fik den fodsportslige Kalundborg-stationsleder til-delt Hærvejsmarchens medalje. Vi iler til med at bringe et til lykke.

UDNÆVNELSER

Værkmester i Dalum

På værkstedet i Dalum v/ Odense er overmekaniker **Erling Antoni Nielsen** med virkning fra 1. juli udnævnt til **værkmester**. Erling Nielsen ansattes som redder på stationen i Odense i 1961, men da den nye station i Dalum blev taget i brug i 1963, blev han forflyttet hertil som mekaniker. I 1964 blev Erling Nielsen udnævnt til overmekaniker.

REDNINGSFØRER

Med virkning fra 1. juli er redder **Finn Bømler Langgaard** udnævnt til redningsfører på stationen i **Roskilde**.

ASSISTENT

Efter indstilling er vagtmester **Chr. Nielsen Bach** med virkning fra 1. juli udnævnt til assistent på stationen i **Esbjerg**. Bach blev ansat på Esbjerg-stationen som telefonist i 1962 og udnævnt til vagtmester i 1964. Chr. Bach, der er

handelsuddannet, har i det væsentlige været beskæftiget med stationsadministrationen, og dette hver bestrider han med stor dygtighed. Bach er endvidere uddannet som hjælpe-brandinstruktør.

Den ledige stilling som assistent i **Sæby** er blevet besat med redningsfører **Leif Harding Christensen**, Terndrup. Leif Christensen har været en flittig kursist og har bl. a. gennemgået brandmandskursus på Statens Brandskole. Den nybagte assistent, der er handelsuddannet, tiltrådte stillingen den 1. juli. Leif Christensen må som 27-årig være en af korpsets yngste assistenter.

Årsberetningen

Den nye årsberetning – 1968 – der udkom i slutningen af juni, skulle være nået ud til alle på nuværende tidspunkt. Som det bemærkes, har den fået lidt mere karakter af en almen orientering om korpset end en egentlig beretning om det svundne kalenderår. Som følge heraf er den mere velegnet til brug for

besøgende, ungdomsorganisationer etc. end tidligere beretninger.

I konsekvens heraf er der også trykt et ekstraoplag, der henligger i København. Hvis nogen station skulle få behov for ekstra eksemplarer til udstillinger, besøgende, abonnenter m. fl., kan pakker à 100 stk. rekvireres i Falck-Huset.



BREVE UDEFRA

DE INTERNATIONALE KLUNSERLEJRE

ORGANISATION: EMMAUS

ADRESSE: FALCK & ZONEN

1011 København V
Tlf. 23 10 10 10

1011 København V
Tlf. 23 10 10 10



Paa Klunsernes Vegne
takker jer for enestaaende
hurtig og effektiv hjælp

Mit Dielt
Klunserlejerne i St. Jacobsbjerg

Vi kan tilføje, at hjælpen bestod i en adskillelse af de unge mænd og kvinder – som **entreprenøraftdelingen i København** klarede med tømmer og presenninger, opsat mellem sovesalene i en hangar, som Københavns Lufthavn havde stillet til rådighed.

FALCK & ZONEN

Polititorvet

København V.

Abonnements-nr. 763833 – station 101

Kan De se situationen – fredag aften og ikke en almindelig fredag, men dagen før pinselørdag skete det, at koblingskablet gik sig en tur. Sted: Midt på Nørrevold – midt i myldretiden kl. 16.30.

Hvad gør man så? – Ja, først ringer man til sit sædvanlige værksted for at få et

godt råd. Og det lød: „Prøv at få Falck til at køre dig til et værksted, men for en sikkerheds skyld lægger jeg et nyt kabel over på vor servicestation – jeg skal netop af sted nu for at nå flyveren til Bornholm og holde pinseferie“, sagde værkførereren.

Efter at have slæbt mig til værkstedet i Panoptikonbygningen – for at få at vide, at man ikke der kunne klare mere før pinse – blev jeg slæbt til mit sædvanlige værksted i Glostrup. Man fristes til at sige, at man naturligvis heller ikke der kunne få tid til at udskifte kablet, som heldigvis var lagt til side.

Så var det, at Deres mand, hr. **Torben Grølsted**, sagde: „Mon ikke vi selv kan klare det? Og det kunne **han**. De forstår sikkert bedre min taknemmelighed, når De hører, at jeg meget gerne skulle bruge vognen lørdag morgen kl. 5.00.

Jeg ved ikke, om alle Falck-mænd er lige så friske som hr. Grølsted, men jeg ved bestemt, at korpset kan være tilfreds med ham. Derfor disse linier med endnu en tak for hjælpen.

Med venlig hilsen

Hilmar Christiansen.

Torben Grølsted er redder på station **Vesterbro** – Well done!

Til alle de rare „Falckfolk“ i Ruds Vedby
Tak for Deres hjælp i forgårs aften, turen gik fint, og alt er i orden. Trods det sene tidspunkt nød vi aftenkørslen.

Med venlig hilsen

søster Emmy.

Historien bag brevet er den, at fire søstre fra Sct. Lucas Stiftelsen fik motorstop under en udflugt i Vestsjælland. På stedet kunne den fremmødte redder ikke gøre meget, idet det ikke syntes at være en almindelig lille tændingsfejl. I stedet for at

påbegynde en slæbning tværs over Sjælland kørte han søstrene hjem til Falckstationen i Ruds Vedby, hvor kolleger gik i gang med at finde fejlen. Det var benzintilførslen, og efter et ophold på stationen kunne de fire søstre påbegynde hjemturen i deres egen vogn – uden kranvogn forspændt.

**Herr Nehammer
Birkeallé 4
6000 Kolding**

Fra De Sønderjydske Købmandsforeningers Sammenslutning vil vi gerne takke Dem, fordi De på vor foranledning deltog i **Købmandsudstillingen** på „Lundsberg“. Vi glæder os over, at udstillingen blev en succes såvel publikums- som udstillingsmæssigt – hvilket jo ikke kunne lade sig gøre uden Deres og Deres personales medvirken – og ligeledes håber vi, at De også selv har syntes godt om udstillingen, således at resultatet har været anstrengelserne værd.

Med venlig hilsen
**De Sønderjydske Købmandsforeningers
Sammenslutning**
/ Jeppe Gaarde.

**Hr. stationsleder Erik Bech
Falck-Zonen
Borgmester Nielsens Vej 24
3700 Rønne**

Kære hr. Bech.

Herigennem beder jeg redningskorpsets og det deltagende mandskab modtage den hjerteligste tak for Deres altid imødekommende og venlige hjælp ved de to bornholmske Sct. Georgs Gilders udflugt for de handicappede – også nu sidste lørdag.

Deres hjælp er af uvurderlig betydning for os ved turens gennemførelse.

Med venlig hilsen til Dem selv og Deres hjælpere

A. H. Råhaug Larsen.

Amalienborg, den 10. april 1969

**Direktionen for
Falcks Redningskorps**

I anledning af at Falcks Redningskorps så venligt har stillet sig til rådighed ved transport af min hustru fra Rigshospitalet til Corselitze på Falster og tilbage til Rigshospitalet henholdsvis den 31. marts og den 8. april d. å., vil jeg gerne over

for direktionen udtale min hustru og min hjerteligste tak.

Transporten foregik på den behageligste og venligste måde, og vi var begge meget glade for de to Falck-assistenters store hjælpsomhed. For min hustru blev det et meget vellykket og opmuntrende påskeophold. Mange tak!

Med venlig hilsen
Hess Thaysen.

De to redningsmænd var assistent **Knud Lyngby Sørensen** og redder **Poul Erik Mathiesen** fra station Vesterbro.



den 3. Juni 1969.
BHG/rj

Til: Direktionen for
Falcks Redningskorps (Falck & Zonen),
Falck-Huset,
Polititorvet,
1257 København V.

Fredag den 21.7.69. var jeg i Sorø ude for det ubehag på vej til Pinneterte, at en sten sprang op fra vejbanen og ødelæste min forrude.

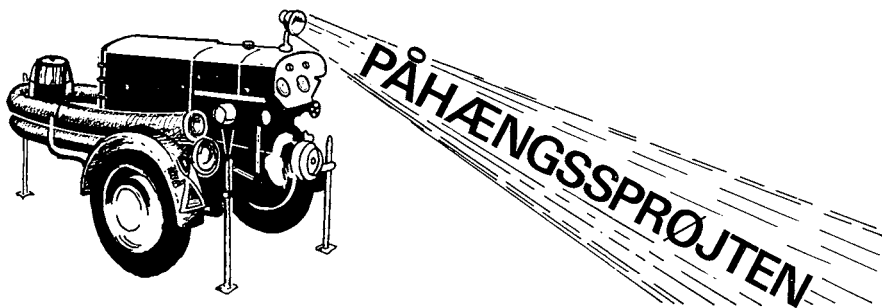
Ved den lejlighed fik jeg fra Falck & Zonen's stationsleder i Sorø og dennes medarbejdere en så fin service og bistand, præget af effektivitet og kendskule, at jeg føler trang til overfor Direktionen at give udtryk for min uforbeholdne anerkendelse og respekt for denne indsats.

Med venlig hilsen

Deres

Erik Haunstrup Clemmensen

Folketingsmand Haunstrup Clemmensen – der er abonnent – modtog en helt igennem korrekt og veldisponeret hjælp fra stationsleder **Torben Holm** og mandskab i **Sorø, Slagelse og Nyborg**. På vej til sommerhus ødelægges forruden til abonnentens bil, og stationen kunne ikke skaffe en ny, da det var lige før pinse. Derfor transporteredes abonnent, familie og bagage til sommerhuset i Assens med to vogne fra henholdsvis Slagelse og Nyborg. Den havarerede bil blev dagen efter transporteret til hjemstedet i København ved korrekt udnyttelse af det sjællandske fjernbugseringssystem.



Annonce:

Lad Falcks Bygningstjeneste ordne dem

Ekspertter i vognelevatorer med lang leveringstid, driftsstop omkring fyraften og et stort og godt omkostningsniveau.

En vognelevator fra Falcks Bygningstjeneste er en virkelig effektiv tyverisikring for Deres vogn. Enestående mulighed for langtidsparkering.

De får aldrig et fyldt parkeringstag med en vognelevator fra Falcks Bygningstjeneste.

8 års erfaring i driftsstop.

De kæmpede bravt for at få en medalje

Holte har tidligere hentet sølv i Tyskland og i Frankrig samt bronze i Tjekkosllovakiet. Og det skal retfærdigvis fortælles, at man i Frankrig kun var et eneste point fra guld.

... Efter pointene deles alle de deltagende hold i tre kategorier, og så er der guld, sølv og bronze til alle hold efter point.

(Politikens omtale af brandmandsolympiade i Østrig).

På et alderdomshjem sidder 2 gamle damer og taler sammen. Så siger Marie til Maren: „Maren, hvorfor siger du hele tiden – blob, blob?“. Maren svarer. „Det gør jeg heller ikke, det er dit høreapparat, der er faldet ned i kaffen“.

Falck-abonnenter i Aalborg slipper for bøder

Skal man tro FDM's **Motor** – og det skal man jo – kan det i Aalborg lade sig gøre at tegne Falck-abonnement og derved slippe for den præventive virkning, en færdselsbøde normalt har. Det hedder i „Motor“'s omtale:

„Det er i Danmark ikke, således som de fleste steder i udlandet, forbundet med bødestraf at køre tør for benzin i tunnelen (red.: Den nye tunnel under Limfjorden). Derimod pådrager man sig en regning fra Falck for bugserhjælp, hvilket skulle have nogenlunde samme præventive virkning som bødestraf.

Jo! Det betaler sig at være abonnent, for så får man ikke regning (bøde) for benzinhjælp.

Sekretær, rejseinspektør **Ib Larsen**, Revisionsafdelingen, der hver måned bistår redaktionen med korrekturlæsning af Meddelelser – et job, som også Larsen ofte må udføre i weekenden på grund af den stramme produktionsplan.



En tankvogn med 23.000 liter benzin er vælet i grøften umiddelbart ved siden af en højspændingsmast. Et stort opbud af brand-, rednings- og bjergningskøretøjer samt olieskadeanhænger klarer situationen. Ulykken skete ved Kr. Hyllinge i Hornsherred. ▶

MEDDELELSER

FRA FALCK & ZONEN

33. ÅRGANG

AUGUST 1969

NR. 8



INDHOLD:

	Side
Et uløst problem	223
Vore både er ikke bedre end andre	224
Peter Straarup har ordet	228
Moralen var god – men historien dårlig	231
Apropos patientbefordringskonferencen	232
Ikke mere alarm	235
Nyt materiel	236
Fiat ambulance	236
Skadeprotokollen	237
FRA og TIL STATIONERNE	238
Fint slukningsarbejde med begrænsede sekundærskader i Faxe	238
Festlig indvielse i Hjørring	240
Sikke'n bakkefest	240
Personalialia	241
Breve udefra	242
Påhængssprøjten	243

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund
Redaktion: Preben Kjær, HD (ansvarshavende redaktør)
Jan Assentorp (redaktionens sekretær)
Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, 1593 V.

Oplag: 5.000 eksemplarer
Tilsluttet Dansk Personalebladsforening

Weekendens rednings-rapport:

den kostede kvart million

»Drukneulykke« faar økonomisk efterspil

Travlt dag for Falck-Zonen i Skærbæk

Nakskovliten, der svømmede over Guldborgsund, faar regning fra redningskorpset.

Falck-Zonen i Skærbæk måtte i går rykke ud flere gange til uheld på Boms.

Den unge nakskovlit, som i sidste folkenes og frømandens time use gav anledning til, at Falck-Zonen rykkede ud med ambulance og frømand, da han uden at orientere sin forlovede svømmede over farvandet mellem Lolland og Falster ved Guldborg, faar selv lov under haardt vejr naar i havn uden at skulle betales.

Den unge mand har ved ikke at fortælle sin ledsagere om sin planer for svømmeturen, hvilket blev tilset af en læge. På tilbagevejen over færdselsvej fik ambulansen besked om at høre til Lakolok igen, hvor en dame

Af Bertel Thomsen
KOLDING — H.T.: Redningsaktionerne i denne weekend har kostet op mod en kvart million kroner — heraf en udgift til 25 timers helikopterflyvning på 125.000 kr.

De sidste udfaldte kommer fra Statens Redningsvæsen, fra Falck-Zonen og politiet. Helikoptere har været i aktion overalt i landet, og på et vist tidspunkt havde man fået kaptajn J. Riis, vagtchef i redningscentret i Karup, ikke helikoptere mere.

Helikopterne blev brugt til at jage ufortrydte ind til kysten ved Bånsbo Strand nær Håle, hvor man frygtede, at fire var druknede. Tre, der var med i søen, er fundet i god behold, en fjerde er ikke fundet.

— Men da ingen svømte i søen, må vi gå ud fra, at der kun har været tre svævede, sagde landbetjenten i området i aften.

RCC redningscentret i Karup og SOK, Søværnets operative kommando, har udarbejdet en minirapport for DT for weekendens indsatser.

MINUTRAPPORTEN

LØRDAG:

06.45: Værlose-helikopteren i aktion, da kursen N 37 »Tabors« af Bånsbo blev minirapport i Østersøen. — To fiskere omkom.

12.30: Alborg og Skjoldrup-helikopterne i samlet aktion for at bjerge en kvæstet fisker i Nordøen.

fra båd ved Lynæs Havn. — Ung pige druknet.
22.55: Fladmandet gram med ung mand som bærer med i søen. — Efterforskning til kl. 4 godnats morgen — Han er formodt gået i land et eller andet sted.

En familie i havsnød viftede med blebarn

Redningsfolk kæntrrede, helikoptermannd fik hundebid

Forbyd legotøj i Vesterhavet

Hver »luftmadras-eftersøgning« med helikopter koster 3.500 kr.

Det er, hvad en stor del af de resultatløse eftersøgninger koster det danske samfund. — Redningsvæsenet bør overtage en del af opgaven, mener Falck-Zonens leder i Vardø —

VARDØ — DT Forbyd luftmadras og badebølle i Vesterhavet, siger stationsleder hos Falck-Zonen i Vardø, Viggo Christensen. Det er alt for farligt at bruge lejlet. Og det koster samfundet en masse penge.

På en dag har Falck-Zonen i Vardø haft 4 forgæves udkyninger til badebølle og luftmadras. Stationsleders redegørelse har været i

ET ULØST PROBLEM

Sommeren 1969 er ved at være et overstået kapitel, og som vi havde frygtet er antallet af søredninger i forbindelse med drukne- og kæntringsulykker ikke blevet mindre.

Hver eneste aktion af denne art giver anledning til en del problemer af forskellig karakter. Først og fremmest er det et problem for politiet og redningsinstitutioner at finde ud af HVAD der er sket, således at den mest hensigtsmæssige kombination af de talrige hjælpemidler kan rykke til undsætning. Her vil det være på sin plads igen at gøre opmærksom på, hvor meget KORREKTE MELDINGER betyder. Det hjælper nu engang ikke, at Søværnet kan dirigere en stor fregat til hjælp, hvis ulykken sker på 3 meters vanddybde.

Dernæst spiller INDSATSEN PÅ ULYKKESSTEDET inden redningsmandskabets ankomst en uvurderlig rolle. Vi har erfaringer for, at de udmærkede redningsposter, som Dansk Røde Kors har stillet op rundt omkring på strategiske steder, bliver glemt, hvis ulykken blot sker få hundrede meter fra redningsposten. Det bør betænkes, at assistance med frømand, båd, helikopter o. s. v. som regel må indskrænkes til at blive en transport- og eftersøgningsopgave, idet tidsintervallet fra ulykketidspunkt til disse midlers fremmøde oftest er for stort til, at en livredningsaktion bærer frugt.

Søredningens problemer kan sikkert mindskes ved udbygningen af en hurtig udrykningsflåde af små redningsbåde,

der – bemandet med søkyndige Falck-folk og svømmedykkere – i samarbejde med skibsfartens redningstjeneste vil kunne nå endnu bedre resultater end i dag.

Det ULØSTE SPØRGSMAÅL i hele denne problematik er af økonomisk art. Redningskorpsets eneste mulighed for udbygning med materiel og mandskab langs vore kyster er i ny og næ at investere i småbåde i stedet for i køretøjer for de beløb, private abonnenter giver korpset for dækning med hjælpedydelser. Det gør korpset, fordi ledelsen føler en moralsk pligt og samtidig, fordi udrykning med båd trods alt kan være en del af det beredskabsapparat, der i givet fald kommer abonnenterne til gode.

Men når investeringen i redningsbåde må ske på dette økonomiske grundlag må det være en selvfølge, at udrykningsomkostningerne betales på anden vis. Det utilfredsstillende i dag er, at et stort og kostbart hjælpeapparat med helikoptere og orlogsfartøjer er „gratis“ for skadelidte på den måde, at det via forsvarsbevillingerne betales af alle landets skatteydere. Den i denne sam-

menligning lille omkostning til udrykning med båd og svømmedykker må enten dækkes gennem en velvillig politikasse eller af skadelidte – eller pårørende – i de enkelte tilfælde.

Dette er en UHOLDBAR SITUATION, som efter vor mening kan ændres ved, at man via statsbudgetterne opretholder beredskabet af disse små redningsbåde og betragter dem som en del af det store hjælpeapparat, der betales til. Det kan også gøres ved, at man gør det til en kommunal pligt at yde tilskud til en maritim redningstjeneste af mindre format, lige så vel som man bidrager til ambulanceberedskab, brandberedskab o. s. v. Endelig er der den mulighed, at man ved lov vedtager søredning som en privatsag, med det til følge, at udrykning med helikopter o. s. v. også må blive en privatsag for skadelidte eller pårørende.

I så fald ville korpset ikke være ene om at stå i en meget kedelig situation, hver gang man rykker ud til en ulykke, hvortil man udelukkende af moralske grunde har anskaffet materiel og holdt mandskab i beredskab.

Vore både er ikke bedre end andre

Pas på den falske sikkerhedsfølelse!

I løbet af 1969 er korpset ved at forøge sin flåde af små, lette redningsbåde med seks i henholdsvis **Køge, Kalundborg, Nykøbing Sjælland, Herning, Struer og Ringkøbing**. En båd alene er ingen løsning. Afdelingsleder **H. Lisborg** fra København har netop i forbindelse med polemikken omkring de mange ulykker understreget, at Falck-stationens redningsbåde kan give beboere og sommergæster en tryghedsfølelse som den dag, ulykken sker, kan vise sig at være falsk. Vi har bedt Lisborg begrunde sit synspunkt nærmere:

– Vi bestræber os for at indkøbe de mest sødygtige både og det bedste redningsmateriel, der kan fremskaffes. Det

vil naturligvis meget afhænge af forholdene rundt omkring. F. eks. vil en station med mange søer og moser som

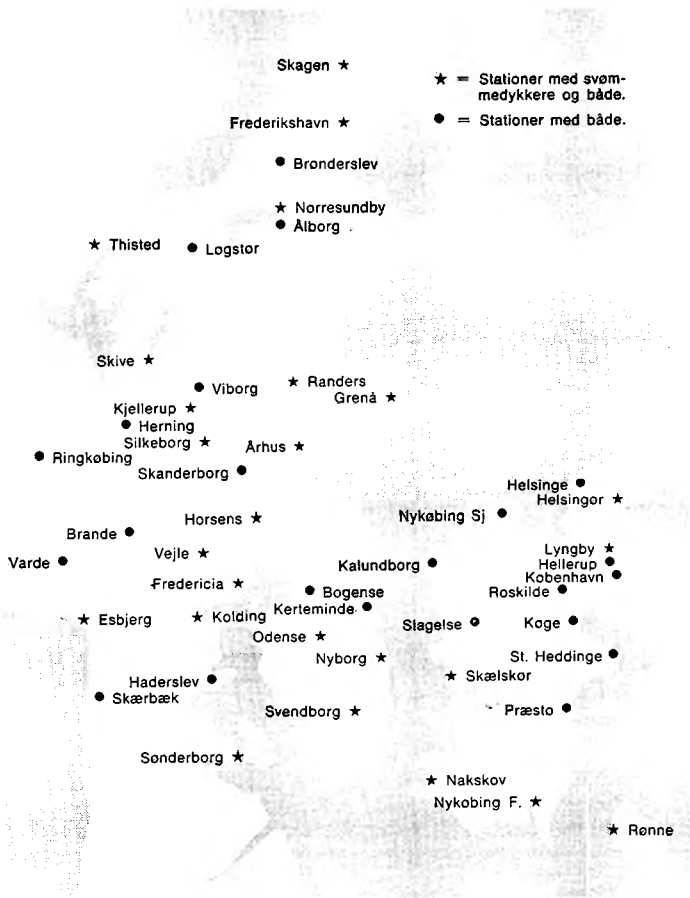
regel få noget andet søredningsudstyr end den station, der ligger tæt ved det åbne hav. Men det er både af gængse typer, vi må købe. Kun i enkelttilfælde, såsom ved indkøb af de store både i *Århus* og *Svendborg* har vi haft mulighed for helt at bestemme, hvordan båden skulle se ud. De små både med trailere er en type, som forhandlerne og vi i fællesskab finder frem til.

Derfor er det forkert at tro, at bare Falck-Zonen har en båd, kan man trykt begive sig ud med luftmadras o. s. v.



Afdelingsleder
H. Lisborg,
København

Vore både har akkurat de samme vanskeligheder som private både, der vil forsøge at rykke til undsætning. Er



Korpsets stationer med småbåde eller svømmedykkere! Det ses på kortet, at udstationering først og fremmest sker på de strategisk vigtigste og erfaringsmæssigt mest ulykkesramte steder. Den tætte placering i Midtjylland skyldes de mange søer, fulgt op af et usædvanligt initiativ.

brændingen hård for en almindelig speedbåd, er den det også for vores. Den eneste forskel er, at den private båd, der befinder sig ved stranden, har mulighed for at komme før ud til stedet end vi – og dermed måske være årsag til et mere lykkeligt genoplivningsresultat.

opgivne ulykkessted befinder sig et eller flere mennesker i nød. Der er derfor ikke noget at sige til, at de ofte giver den lige en tand mere, end de ville have gjort, hvis de sad i ro og mag og kunne tænke over tingene.

Vi må tænke på, at de reddere, der rykker ud med båd, oftest ikke er men-



Stationen i Nykøbing Sjælland hører til de heldige, der har fået ny søredningsbåd i år. Båden prøvsesjles her, samtidig med at stationen modtager fyldig instruktion fra en Lyngby-svømmedykker.

Reddermod

– Det er mit indtryk, at vore reddere udviser et kolossalt mod, når de rykker til undsætning i deres småbåde. Vi må tænke på, at årsagen til ulykken oftest er kraftig vind – en vind, der er lige så kraftig, når redningsaktionen sætter ind. De to reddere i korpsets både ved, at hundreder af badegæsters øjne hviler på dem. De ved, at de *ikke* bliver skånet af journalister og andre, hvis de gør noget, der ser forkert ud. Og fremfor alt ved de, at der i nærheden af det

nesker med en fortid som sømænd. De har fået en instruktion i bådens rette brug og har haft lejlighed til at prøve den på forskellige opgaver, men ervedover kender de som regel ikke mere til hav og vand end de fleste sommergæster.

– Heldigvis har vi været forskånet for ulykker, men manganen en leder har nok tænkt sit, når hans mandskab har hopped op og ned på store bølger for at komme et menneske, der i kådhed er kængret eller svømmet for langt ud, til

undsætning. Og at anbringe frømand på alle kyststationer er i øjeblikket slet ikke muligt, idet vi i så fald skal ansætte mange flere medarbejdere for at kunne klare forpligtelserne.

– Men vi har taget konsekvensen af det stigende antal ulykker og vil indsætte både, hvor vi overhovedet har muligheder for det.

De sidste både

De sidst placerede redningsbåde i Nykøbing Sjælland og Køge er Tempo-både af typen Dory 13.

Flere steder er svømmedykkertjenesten udstyret med specielle udrykningsvogne, som billedet øverst til højre fra Bornholm, hvor svømmedykkerne (i midten) er meget aktive.

Nederste billede viser den uhyggelige pøsi, der fremkommer, når en helikopter på eftersøgning kaster en lysbombe og derved får øje på de tre redere fra land, der er parate til at stå ud i mørket.





Peter Straarup:

DIREKTØREN HAR ORDET

Om huse, måner, Sophus Falck o. m. a.

I skrivende stund er det meget varmt, og man kan igen konstatere, at det åbenbart ikke er muligt at bygge vel-anvendelige huse i vore dage. De forstærker de ubehagelige sider ved såvel sommer- som vintervejret og afsvækker de behagelige.

Men man kan så meget andet, f. eks. rejse til månen og hjem igen og slippe godt fra det. Det kræver ganske vist en hel del flere tekniske undersøgelser end at bygge et anvendeligt hus – og forskningen koster nok også flere penge. Men under denne i forbindelse med rumkapløbet gøres der jo en lang række opdagelser, der også kommer de mere jordnære ting til gode. I gamle dage var verdenskrigene den store igangsætter af udviklingen. Nu er det tilsyneladende rumkapløbet, og det er jo nok så godt. Økonomien er sikkert stort set den samme.

Månerejsen var juli måneds begivenhed på internationalt plan. Inden for korpset var den indvielsen af den nye station i *Hjørring*. *Arveprins Knud* kædede fikst disse to begivenheder sammen i sin indvielsestale – „hvem ved, måske skal redningskorpset en dag redde nødstedte mennesker på månen“.

Ja, hvem ved. Udviklingen rider hur-

tigt, og den, der ikke forstår og evner at følge med, vil hurtigt glide agterud i glemselens mørke. Rumredning ligger jo nok nogle år fremme i tiden, men der er andre tidnære problemer, vi både kan og skal beskæftige os med.



Overdirektør Sophus Falck med sin søn William på inspektion på Fyn i 1920'erne.

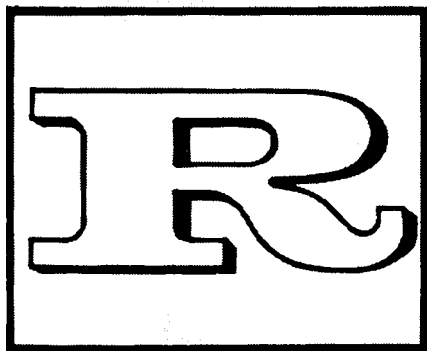
Jeg har gennem årene interesseret mig meget for korpsets historie. Fra næsten alt fører der en linie tilbage til *Sophus Falck*. Selv har jeg desværre aldrig truffet ham. Men jeg har talt med mange, der begejstret har fortalt om ham. Det er tydeligt, at han var en meget stærk personlighed, en af dem, der præger både sin samtid og fremtiden.

Han var forud for sin tid. Han kunne se, hvilke opgaver, der skulle løses om nogle år. Med sikker intuition nøjedes han ikke med at forberede løsningen. Nej, han var færdig og havde gennemført de praktiske prøver i god tid, før den nye opgave med dens problemer var erkendt af befolkningen. Det betød, at såvel myndigheder som private fandt det helt naturligt at overlade hans redningskorps løsningen af en række opgaver.

Det var bl. a. på den måde, korpset i sin tid kom med i brandslukningen. I 1922 havde han entreprenørbrandvæsenet klar. Det blev først lovfæstet med brandpolitiloven i 1926, den der for første gang pålagde sognekommunerne at skulle råde over et motoriseret brandvæsen. Altså en helt ny forpligtelse, hvortil Redningskorpset, og Sophus Falck, havde løsningen klar. Ja, dengang hed det *Redningskorpset*, og det navn burde vi genindføre. Det ville befri os for en del spekulationer og fortællelser og for navneforkortelsen – DDR – der kan forveksles med et venligtsindet østeuropæisk land. Og så er navnet jo i høj grad deskriptivt, hvortil kommer, at forkortelsen: *R* giver meget betydelige moderne bomærkemuligheder. Så ville vi samtidig slippe af med det ikke særligt kønne fællesmærke, der faktisk er uanvendeligt til skilte, vognmærkning og tryksager.

Er vi lige så forudseende i dag, har vi

FALCK



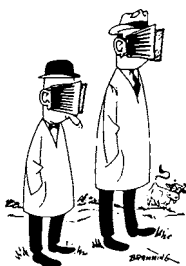
ZONEN

Et af redaktionens forslag til et ny bomærke, hvis vi skal genindføre navnet „Redningskorpset“ som udtryk for virksomheden. Forslaget bygger på et ønske om at undgå „edderkopper i spin“ eller „høne i kyllingenet“.

det samme gå på mod? Jeg er ikke helt sikker på det. Vi er slemme til at være alt for formelle. Til at hænge os i virkelige og uvirkelige vanskeligheder. Er der ikke også somme tider lidt tendens til gammeldags institutionspræg.

På sin vis er mennesket en mærkelig race – det siges, at det er det i alle henseender højst udviklede væsen på jordkloden. Men samtidig er det destruktivt og negativt. Og et stærkt fremtrædende karaktertræk er misundelsen.

En god idé er nok relativ sjælden, men vejen til at den realiseres inden for en bestående virksomhed, er næsten ufremkommelig. Jeg har lagt mærke til, at de fleste mennesker er negative i deres holdning, når de konfronteres med noget nyt. Rent umiddelbart, måske instinktivt, starter man med at dygne indvending på indvending. Det sker i et sådant omfang, at man er træt, inden



Ærlig talt, Larsen, jeg kan ikke se noget initiativ og nye ideer på min vej . . .

de positive sider skal omtales. Mange ideer bekæmpes, simpelt hen fordi de er fremsat af „andre“. Bliver en god nyskabelse endelig gennemført, men snubler lidt i starten – hvilket er naturligt for nyfødte – ja, så starter skadefryden: „*hvad sagde jeg*“.

Tænk, om man for en gangs skyld begyndte den anden vej – og derved først fik det positive frem. Det er nødvendigt, for korpset må naturligvis forny sig som en hvilken som helst anden virksomhed. Og jeg synes, at Sophus Falck med sin fanden-i-voldske metode tydeligt har vist vejen. Væk med sortererne, de sure, de misundelige og pessimisterne.

Og der er sandelig nok at tage fat på:

- virkningerne af kommunalreformen
- følgerne af sygehuskoncentrationen
- skader som følge af fredelig anvendelse af atomenergi
- borttransport af radioaktivt affald
- ambulanceudrykninger og autohjulspå overtrafikerede veje
- overvågning af automatiske produktioner
- deltagelse i sikkerhedstjeneste i videste forstand, herunder udleje af ildsluknings- og redningsmateriel
- foranstaltninger mod de stærkt tiltagende sekundære skader i forbindelse med brand
- indsats mod forureningen
- indsats for bedre trafikultur m. v.

Vi ved, at de fleste af disse problemer skal være løst inden for ca. 5 år. De ligger naturligt for korpset, men det kræver et meget betydeligt forarbejde at løse dem. Er vi ikke klar, når problemerne tydeligt manifesterer sig, bliver opgaverne løst af andre.

For de skal løses. Befolkningen kræver simpelt hen en løsning.

Lad mig derfor slutte af med en forhåbentlig god idé. Vi skal og må have en *fremtidsstjeneste*, der får hjerner og penge nok til at beskæftige sig med, hvad vi skal lave om 5 år. Det er faktisk betydeligt vigtigere, end at beskæftige sig med, hvad der er sket. Det kan være en nyttig fritidssysse.



Falcks Fremtids-forskning i firserne:
Hvordan var det nu med hovedstadsområdet i 1970'erne ???

Sophus Falck – den gamle filur – havde efter 10 sekunders betænkningstid sagt ja og føjet til: „*hvorfor i al verden er vi ikke begyndt for længe siden, penge har jeg ganske vist ingen af, men det, der skal til, det skal nu engang til*“.

Peter Straarup
Peter Straarup

Moralen var god - men historien dårlig

Trods temperaturen i begyndelsen af august måned opstod der kølig luft mellem Meddelelsers redaktør og akkvisitørerne, fordi redaktøren havde benyttet resultatet af en afgangundersøgelse i Ålborg til at luften nogle synspunkter, som akkvisitørerne følte sig brøstholdne over; han kom faktisk til at reducere akkvisitørerne til rene underskriftindsamlere, og folk med en smule æresfølelse står nu engang ikke for den slags.

Efter at have gennemlæst den fremstilling af *Stein Bråten*, som stod at læse i „Management“'s juli-nummer, og som redaktøren benyttede som udgangspunkt for en antydning af, at vore akkvisitørers rolle indskrænker sig til at få underskrevet begæringer, når folk har bestemt sig, kan man ikke frikende redaktøren for at have været lovlig frisk. Man kan ikke slutte til vore forhold, som han har gjort. Jævnføringen med eksemplet, der angik valget mellem to bilmærker, er ikke spor relevant. Selvfølgelig vil den, der står for at skulle købe en bil, blive aktiv i forhold kommunikationskanalerne i hans omverden. Hvis han ikke blev det, ville han være en tåbe. Hans valg står mellem to eller flere muligheder for at få sit behov opfyldt bedst muligt, og når han har valgt, vil han være tilbøjelig til at forsvare det. Det er dybt menneskeligt. Derved påvirker han andre og ænser ikke massemediers budskaber, der strider mod de synspunkter, han nu forsvare.



Ukendt situation. Man kan ikke bare gå ud og få en underskrift hos en abonnent. Han vil vide, hvad han skriver under på . . .

Der er tale om en konflikt mellem massemediers og individgruppers påvirkning, og en sådan konflikt er overhovedet ikke aktuel hos os, da vi ikke bruger massemedier i vort afsætnings-system.

Redaktøren burde efter min opfattelse, hvis han absolut ønskede at blande Stein Bråten ind i vor akkvisition, have oplyst læserne om, at Bråten i sin artikel redegør for nogle hypoteser, som muligvis kan holde i nogle relativt få afsætningssituationer, men som empiriske undersøgelser endnu ikke har kunnet bekræfte. At påvirkningsprocessen må anskues i flere trin er ikke nogen opfindelse, som Bråten har gjort, og at påvirkning gennem massemedier – som såmænd også har tilhængere hos os selv – meget vel kan have en negativ virkning, hvis den aktiviserer stærke grupper med en anden opfattelse, er en gammel sandhed.

Jeg mener ikke, vi skal klandre redaktøren, fordi han prøver at tilføre omtale af vore egne forhold synspunkter

udefra, eller fordi han gør opmærksom på erfaringer og teorier, som vi måske kan drage nytte af. At han gør det, bør han egentlig roses for. Men i dette tilfælde har han jokket i spinaten. Det bør han have lov til, når det bare ikke sker for tit. Men når han samtidig generer en gruppe af vore medarbejdere, må han finde sig i, at de laver vrøvl. Hans antydning af gruppens rolle er ikke korrekt. Det er en nedvurdering, som han bør give gruppen en undskyldning for.

Han har undskyldt sig med, at jeg om vore forhold har udtalt mig nogenlunde som Bråten. Men det har jeg ikke. Jeg har nævnt som forudsætning for vor virksomheds trivsel, at vore afgifter er acceptable, at vort beredskab kvantitativt og geografisk er tilfredsstillende, at kvaliteten af vore ydelser

er den bedst mulige, og at vor akkvisition er tilstrækkelig effektiv. I og med at ydelserne er de bedst mulige skaber ledere, reddere og vagtmestre et godt omdømme, som selvfølgelig letter akkvisitørerne i deres arbejde. Men var omdømmet dårligt, ville akkvisitørernes arbejde blive så besværligt, at vi alle ville lide under det.

Børge Johansen

Omtalte artikel, der stod at læse i „Meddelelser“ nr. 7 side 208–209, var ikke ment som en nedvurdering af de i øvrigt udmærkede akkvisitører. At de har reageret så kraftigt er måske nok forståeligt, selv om det efter redaktionens opfattelse svækker moralen i den omtalte artikel.

Teknisk uheld – vi beklager.

Redaktionen

Apropos

PATIENTBEFORDRINGS- KONFERENCEN

Nu er der kun 10 dage tilbage, siger direktør Straarup, i dette hans afsluttende indlæg før konferencen.

- For de fleste af dagliglivets forhold findes der love, der er suppleret med bekendtgørelser og cirkulærer og en gennem tiden udviklet praksis. Jo bedre, en lov er, desto tydeligere tilkendegiver den, hvilke pligter og rettigheder, man har som borger i samfundet. Disse kan ofte være delegerede til borgernes repræsentation, der ofte om-

tales som begrebet: *det offentlige*. Det offentlige kan igen være enten valgte råd eller ansatte embedsmænd.

Brandloven

For brandvæsenets – og hermed for brandslukningens – vedkommende gælder lov nr. 247 af 10. juni 1960, ændret ved lov nr. 190 af 26. maj 1965. (N.

		<p>Love, bekendtgørelser og cirkulærer m. v. har følgende bestemmelser.</p> <p>BRANDSLUKNING</p>	<p>PATIENTBEFORDRING</p>	<p>Korpset har på eget initiativ gennemført</p>
1.	<p>Pligt til at opretholde et beredskab</p>	<p>Brandlovens § 1, jfr. § 6: entreprisbrandvæsen</p>	<p>○</p>	<p>131 stationer med 478 ambulancer, 165 personvogne og 2.353 redningsmænd</p>
2.	<p>Mandskab</p>	<p>Ansættelsesregler: § 8 Uniformering: § 11 Uddannelse: Lov nr. 105 af 25. maj 1965 om bl. a. Statens brandskole Øvelser: § 11</p>	<p>○</p>	<p>Ansættelsesregler Grunduddannelse på skole Videre uddannelse på skole Lokal uddannelse Hospitalspraksis Øvelser</p>
3.	<p>Materiel og beredskab</p>	<p>Beredskab: § 1 Regler: § 5 og cirkulære af 20.08.69 Ersatret materiel: § 12 Slukningstog for hver påbegyndt 15.000 indbyggere</p>	<p>○</p>	<p>Se rubrik 1 3 hovedtyper af køretøjer udviklet i samarbejde med lægekonsulenterne Minimum: To ambulancer pr. station, i alm. et køretøj for hver ca. 7.500 indbyggere</p>
4.	<p>Tilsyn</p>	<p>Justitsministeriet og politimestrene: § 16 Syv distriktsbrandinspektører: § 17 Justitsministeriets brandråd: § 18 Årsrapport til Justitsministeriet</p>	<p>○</p>	<p>Seks lægekonsulenter Ti distriktsledere Patientberøringsudvalg Årsberetning</p>
5.	<p>Max. udrykningsafstand</p>	<p>Generelt: 15 km. undtagelsesvis indtil 20 km</p>	<p>○</p>	<p>5-15 km. undtagelsesvis op til 20 km</p>

Ehrenreich: Brandlovgivningen). Der er vedtaget en redaktionel ændring, der skal træde i kraft den 1. april 1970, en følge af kommunalreformen.

Det er altså ikke særlig vanskeligt at finde ud af, hvad der skal være opfyldt, for at man kan beskæftige sig med brandslukning.

Patientbefordring og andre befordringer

Helt anderledes stiller det sig med befordring af syge og tilskadekomne. Man vil stort set forgæves blade i lovbøgerne. Der findes ingen krav. Kun hvis man agter at benytte en bil, skal den naturligvis kunne indregistreres og klare periodiske syn. Men det gælder jo alle biler.

Vil man derimod oprette en fragtrute eller køre med raske mennesker eller køre med dyr – også syge – ja, så dukker der en lang række vilkår op. Det er endda tvivlsomt, om man overhovedet kan få tilladelse.

Kort sagt, for patientbefordring er der fri og ukontrolleret næring. Dog, en

enkelt lille bestemmelse er der. Den opmærksomme læser vil i sygeforsikringsloven (lov nr. 239 af 10. juni 1960) § 21 finde følgende:

„Befordringen skal ske med det efter forholdene billigste forsvarlige befordringsmiddel, hvorom det sociale udvalg om fornødent kan rådføre sig med lægen.“

Læs den en gang til. Her er sandelig næsten alt overladt til den frie fantasi.

Skematisk oversigt

Men for at gøre en lang snak kort, vil her sammenstillet og jævnført bestemmelserne for brandslukning og patientbefordring. Desuden er angivet, hvilke bestemmelser, korpset på eget initiativ har gennemført. Tilsvarende bestemmelser er gennemført af de brandvæsener og hospitalsvæsener m. v., der deltager i patientbefordringen. (Se s. 234). Det er vigtigt med en god brandslukning; men mon det ikke er lige så vigtigt med et godt ambulancevæsen – den første del af patientbehandlingen.

P-p



Ikke mere alarm

En ny film, til afløsning af den udtjente stolthed, er på vej . . .

Alle, der i de sidste år har set korpsets filmstolthed, „Alarm“, vil vist give os ret i, at det næsten har været en lige så stor oplevelse at se hele filmen uden mislyde og knæk som at fornemme handlingen. Filmen „Alarm“ er fra slutningen af trediverne, og da vi genså et glimt af den i *Svend Aage Lorentz'* TV-film minder, var vi klar over, at det nok var sidste gang, den aldrende svend blev vist offentligt.

Længe har ideerne til en ny film spøgt, men de første realiteter kom først til veje, da „Alarm“ stod for at skulle kopieres sidste år. I stedet for at give penge til kopier vedtog direktionen at indhente tilbud på en ny spillefilm, der skal fortælle lidt om de opgaver, korpset løser og den tone, der hersker i virksomheden.

Produktionen af filmen blev overdraget kortfilmproducenten *Jørgen Bagger*. Han har blandt andet lavet film for

postvæsenet og Københavns kommune. Manuskriptet til filmen har *Jørgen Bagger* ladet direktøren for Erhvervenes Filmcentral, *Erik Witte*, udarbejde, og i begyndelsen af august begyndte filmoptagelserne.

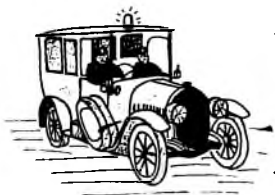
Arbejdstitlen på filmen er „*Vi er på vej*“, og på vej rundt i landet har vi fået en lille snes stationer med på billederne. Spilletiden er berammet til ca. 30 minutter, så alle stationer og medarbejdere har der ikke været plads til.

Filmen bliver færdig omkring juletid, og vi vil forsøge at få den vist gennem *Statens Filmcentral*, *Erhvervenes Filmcentral* og de sædvanlige kanaler, der beder om film hos korpset. Der vil således blive kopier på hovedkontoret, som kan udlånes gennem stationerne. Sideløbende med filmoptagelserne vil der blive optaget farvediapositive, som hvert selskabskontor vil få tilsendt, således at stationernes medarbejdere altid kan låne et sæt, dersom de skal ud og holde foredrag og fortælle om korpset på steder, hvor det ikke er muligt at få fat i et filmapparat.



To Bornholmer-frømand iklæder sig til ære for filmholdet. Fra venstre frømandene Per og Nilsson. Dernæst korpsets filmens fotograf, Henning Camre og instruktør, Gert Fredholm.

Allerede nu skal lyde en tak til alle de mange stationer og medarbejdere, der ivrigt og positivt har medvirket ved filmoptagelserne.



NYT MATERIEL

FIAT AMBULANCE

Efter at have prøvekørt enkelte ambulancer af typen FIAT 238, er korpset begyndt at anskaffe nogle flere eksemplarer af typen til sygevognsbrug.

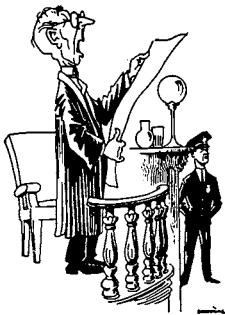
Den nye FIAT-ambulance er en såkaldt lille ambulance, selv om bårerummet er noget nær det største, vi har set af slagsen. Den er velaffjedret og er ikke belemret med disse skrumpellyde, som mange ambulancer på såkaldte varevognschassis' er normalt er udstyret med. Motoren, der er indbygget under og bag førerhuset, er på 1438 cc, og der er fire fremadgående gear. Tophastigheden opgives til ca. 110 km/t.

Det virkelig tiltalende ved FIAT-ambulancen er bårerummets indre. Det er bygget op med plastklaminat. Båren står på gulvet, der ligger ca. 30 cm over vejbanen. Der er plads til én liggende og tre siddende patienter på et nydeligt stolearrangement. Alt udstyr er gemt væk i de hensigtsmæssige skabe, og de reddere, der indtil nu har haft lejlighed til at bruge ambulancen, udtaler alle, at den er fortrinlig til den store del af patientbefordring, der hedder syge-transport – uden at den dermed anses for at være uegnet til ambulancekørsel. Utvivlsomt en vogn, der vil skabe glæde på mange stationer.



Den nye Fiat-ambulance i Københavns bytrafik. Man skal nok vænne sig lidt til de store kasser, der kaldes små ambulancer, men det primære må være, at patienten får en behagelig transport med minimum af stød og støj og maksimum af behandlingsmulighed.





SKADEPROTOKOLLEN

I efteråret 1968 foretog en af vore stationer en bugsering af en grønthøster ad en bivej i lygtetændingstiden, og i modsat retning kom en personvogn, som stødte sammen med grønthøsteren, så der opstod personskade og skade på grønthøster og personvogn.

Der blev i den anledning rejst anklage mod føreren af kranvognen for overtrædelse af færdselslovens § 24, stk. 1, der pålægger vejfarende at optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare og forvoldes skade eller ulempe for andre. Dernæst lød anklagen på overtrædelse af færdselslovens § 47, stk. 3, der siger: „Ved kørsel med påhængsredskab, hvis bredde overstiger det trækkende køretøjs bredde, skal særlig agtpågivenhed og forsigtighed udvises.“

Dette sidste anklagepunkt blev sammenholdt med § 33, stk. 7, i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 198 af 24/6 1955, hvori der står:

„Påhængsredskab, hvis bredde overstiger det trækkende køretøjs bredde med mere end 10 cm på hver side, skal i lygtetændingstiden tillige være afmærket på den mod vejmidten vendende side med fremadvendende lygte med hvidt lys, der ikke må virke blændende, og som skal være anbragt i mindst 1 meters højde over vejbanen. Er denne del af redskabet ikke mindst 1 m høj, skal det også uden for lygtetændingstiden være hensigtsmæssigt afmærket op til denne højde.“

Derudover omfattede anklagen overtrædelse af færdselslovens § 42, stk. 7, der siger, at et køretøjs bredde ikke må overstige 250 cm, men at politiet kan give dispensation for overskridelse af bredde, længde og højde, når en transport ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde. Politiets tilladelse skal medbringes under kørslen.

Det er en omfattende anklage, og man kan spørge sig selv, om man med rette kan forlange, at en fører af en kranvogn skal være inde i færdselslovens talrige paragraffer og diverse bekendtgørelser udstedt af justitsministeriet gennem årene og dertil er vel kun at sige, at er man i tvivl om en transports tilladelighed, må man hellere forspørge sig end forgøre sig, og vi kan til enhver tid tillade os at rette henvendelse til politiet for at få klar besked, og vi vil altid være sikker på at få vejledning og hjælp.

I dette tilfælde må vi dog spørge os selv, om redderen ikke har haft spor tvivl i sindet om det tilladelige i den omtalte transport i lygtetændingstiden, og dersom han har haft en sådan tvivl, kan det undre os, at han ikke fik denne tvivl bekræftet ved at rette henvendelse til hans station, hvor man så kunne undersøge spørgsmålet.

Derfor: Er man i tvivl, så spørg.

G. Harkamp

FRA og TIL STATIONERNE

Fint slukningsarbejde med begrænsede sekundærskader i FAXE



Civilingeniør **H. Lundsgaard**, der er kendt af mange korpsmedarbejdere fra sit tidligere arbejde i **Dansk Brandværnskomité**, arbejder nu som selvstændig brandslukningskonsulent. Ved flere lejligheder har civilingeniør Lundsgaard ydet korpset hjælp, og vi bringer her et af ham forfattet referat fra en brand, stationen i **Faxe** slukkede i sportshallen den 22. juni.

Et effektivt slukningsarbejde består ikke alene i på den kortest mulige tid at gøre brandstedet „sort og koldt“. Det optimale resultat må i al almindelighed, når redning af liv er sikret, være at tilvejebringe en fuldstændig slukning med de mindst mulige samlede omkostninger. I disse omkostninger må der foruden de rene brandvæsensomkostninger og de direkte brandskadede objekter medregnes „sekundærskaderne“, der i stigende grad er blevet et tyngende problem.

Sekundærskaderne vil i vid udstrækning være vandskader, hvilket betyder, at en vel overvejede vanddisciplin i en meget lang række tilfælde vil være afgørende for at opnå gunstigste resultat. De senere års megen tale om, at bl. a. plastprodukterne giver anledning til særlige sekundærskader, korrosionsskader, må også give anledning til at bedømme spørgsmålet om vanddisciplin. Spørgsmålet om hurtig fjernelse af vand og fugt umiddelbart efter brandslukningen må tillægges en meget stor

betydning, idet en række af disse korrosionsfænomener i særlig grad optræder i forbindelse med eller aktiveres af vand og fugtighed.

En brand, som fandt sted i en sportshal i Faxe den 22/6 1969, viste et smukt eksempel på slukningsarbejde udført med hensyntagen til at begrænse sekundærskaderne som følge af vand. Branden, der indtraf ved middagstid, var opstået i kælderetagen og havde et sådant omfang ved Falck-Zonens ankomst, at den først kunne begrænses



Branden i Faxe Sportshal.

efter at et betydeligt areal af gulvet og tagkonstruktionen var gennembrændt, som det fremgår af hosstående billede. Der må under brandslukningsarbejdet have været anvendt betydelige mængder af vand.

Da jeg af andre grunde dagen efter branden havde lejlighed til at besigtige brandstedet, undrede det mig meget at konstatere, at det udstrakte trægulv uden for selve brandzonen var fuldstændig intakt og tørt, medens man under sådanne forhold almindeligvis ville have fundet et sådant gulv opbulet og beskadiget af vand. Det konstateredes, at hele gulvet var belagt med et tyndt lag tørt savsmuld. Det oplystes, at man allerede under brandens afsluttende faser havde iværksat et arbejde med fjernelse af vand og optørring, hvilket utvivlsomt har været den virkelige årsag til, at der her kun kunne konstateres brandskade og på det nærmeste ingen vandskade.

Der var i dette tilfælde ikke tale om korrosionsskader, men der kan næppe være tvivl om, at man ved adskillige brande, hvor dette spørgsmål er aktuelt, ved en sådan velgennemført vanddisciplin og et effektivt arbejde med fjern-



Det sted i sportshallen, hvor ilden gik igennem taget.

nelse af vand og optørring etableret allerede under efterslukningsarbejdet, vil øve et meget væsentligt bidrag til at begrænse omfanget af korrosionsskader, som i vid udstrækning er afhængig af tilstedeværende vand og fugtighed.

H.L.

Kun under det gennembrændte tag var gulvet ødelagt. Takket være et hurtigt iværksat redningsarbejde med fjernelse af vand og optørring forårsagede branden næsten ingen vandskade.



Festlig indvielse

i Hjørring

Den 23. juli blev Hjørring-stationen officielt indviet. Med Deres Kgl. Højheder, arveprins **Knud**, arveprinsesse **Caroline Mathilde**, grev **Ingolf** og grevinde **Inge** i spidsen skete indvielsen i de dage, der var præget af amerikanernes månefærd, hvilket arveprins Knud benyttede lejligheden til at spinde en ende om.

For distriktsleder **Poul Gullach** var det naturligvis en mærkedag. Den populære stationsleder fik gennem de mange taler sin anerkendelse for dygtig og reel ledelse i det daglige og under de mange store og små hjælpejdelser, Hjørring-stationen og det nordjyske område har udført.



Øverst modtages de kongelige gæster af direktør Jørgen Falck. Nederste billede viser et udsnit af den store forsamling, der var mødt frem til indvielsen.

Sikke'n bakkefest

Redder Carl E. Andersen fra Ringsted fik lidt af en ekstraoplevelse en af de første onsdage i august. Den navnkundige professor **Tribini** inviterede til bakkefest på den måde, at redderen skulle køre en „hus-bil“ fra Ringsted til Bakken, hvor der blev holdt fest for ferieløse københavnske skolebørn. Der var rigtig sjov i gaden med gratis for-nøjelser etc. Professor Tribini havde forsynet stationen med en nøjagtig plan over, hvad der skulle ske. Den så således ud:

„Hæld benzin på vognen – 20 kr. Se efter olie o. s. v. Træk hus-bilen op på fejebladet – kør nu til København. Vær på Bakken ved politistationen bag „Cirkus Revyen“ kl. 11.30 – træk hus-bilen ned – prøv at starte den – TAK – nu står der en bondemand og siger godaw. – Så marcherer i Bondemanden Falck-manden med kone Børn over til et veldækket bord – – – Spis, drik o. s. v.

Kl. 12.50 – så må i sgu ha ædt nok – over til Husbilen – 70 yndige piger Vedbæk Pigegarden står klar – 100 karle og piger – **Tribini** som gammel bondemand Cleo som bondepige tager plads i denne husbil. – Falck-manden starter Musikken spiller Pjerrot foran – hele optøget forhåbentlig 17.000 unger bag efter ha-ha-ha. Bakken rundt til friluftsscenen . . .

Her begynder så alle løjerne – og Falck-manden kan gøre lige hvad han vil. – Tak dette var sagen. – – –

Masser af hilsner til Møller, stationslederen og venner i Ringsted fra – eders ven **Tribini**.“

PERSONALIA

Vi siger pænt farvel til:



Redder **Hans Peder Larsen** blev ansat ved station Ringe 17/6 1937, året efter stationen blev åbnet, og han har fulgt udviklingen af Falcks arbejde på Midt-fyn. H. P. Larsen fylder 67 år den 17/8 d.å. og fra-træder den 1/9.

I årenes løb har han modtaget korpsets hæders-tegn for 10 og 25 år, og han har med sin rolige og hjælpsomme natur fået mange venner blandt kolleger og den midtfynske befolkning.

Gennem årene har han lavet en scrapbog, der beretter om utallige opgaver, stationen i Ringe har udført, nogle triste andre mere morsomme. Af sidst-nævnte berettes om en opgave fra anden verdenskrig, hvor en spærreballon drev hen over Midt-fyn slæbende en stålvire efter sig. Falck blev alarmeret, og Larsen og to kolleger rykkede ud for at

skyde den ned. Meningen var at forankre viren til kranvognen og derefter skyde hul på ballonen, så gassen kunne sive ud, og ballonen falde til jorden. De fik også viren fastgjort, men pludselig svævede ballonen videre med kranvognen løbende på forhjulene og baghjulene svævende i luften. Det kan nok være, H. P. og hans kolleger fik travlt, der blev skudt på ballonen, og til sidst dalede ballonen til jorden, jo, det hele blev reddet.

I en årrække varetog Larsen stationens drift under stationslederens fravær.

DØDSFALD

Redder **Kurt Erling Hemmingsen** fra Næstved døde pludseligt den 28. juli, kun 35 år gammel. Hemmingsen var afholdt blandt kollegerne på Næstved-stationen, der lærte at sætte pris på hans stille og rolige væsen. Han havde været ansat på stationen i godt tre år ved sin pludselige bortgang, der kom som et chok for alle. Vi vil ære hans minde.



UDNÆVNELSER

REDNINGSFØRER

På stationen i **Taastrup** er redder **Bruno Acton** udnævnt til **redningsfører** pr. 16. juni d.å.

OVERASSISTENT

Pr. 1. juli 1969 er assistent **Axel Quist**, Vejle, udnævnt til overassistent med fort-

sat tjeneste på stationen i Vejle.

Overassistent A. Quist skal fra samme dato forestå og koordinere al uddannelse og træning af det tekniske personale på stationen i Vejle.

Axel Quist blev ansat som redder ved station Vejle den 1/10 1947, blev udnævnt til redningsfører den 31/12 1962 og til assistent den 1/11 1964.

Pr. 1. juli 1969 er assistent **H. W. Jensen, Vejle**, udnævnt til **overassistent** med fortsat tjeneste ved stationen i Vejle som gagemester.

Overassistent H. W. Jensen blev ansat ved stationen i Vejle den 19/1-1945, den 16/9-1961 blev han udnævnt til redningsfører og den 1/1-1963 til assistent.

STATIONSLEDER

Bogense:

Til stationsleder ved korpsets station i Bogense er udnævnt nuværende assistent ved korpsets station i **Aars, Hans Peter Obling**. Hans Peter Obling, - der er 32 år begyndte i korpset som redder i 1963 i Toftlund og blev i 1967 udnævnt til redningsfører og i marts 1969 fulgte udnævnelsen til assistent ved stationen i Aars. Tiltrædelsen i Bogense skete pr. 1. august 1969.

Kerteminde:

Korpsets stationsleder i Kerteminde, **Holger Hansen**, er en af pionererne på Fyn, idet han har været i korpsets tjeneste siden 1922 og siden 1935 været stationsleder i Ker-

teminde. Holger Hansen når pensionsalderen i foråret 1970, - men har af personlige grunde ønsket at flytte til Odense til efteråret, hvorfra den nyudnævnte stationsleder tiltræder i Kerteminde 1. september 1969 og stationsleder Holger Hansen beskæftiges fremover inden for administrationen i FALCK-HUSET.

Den nyudnævnte stationsleder, **Hugo Larsen**, har siden 1962 været redder på hovedstationen i Odense. Hugo Larsen har en alsidig uddannelse bag sig inden for redningskorpset, omfattende brandkursus, røgdykker og frømandstjeneste. Endvidere er Hugo Larsen udgået fra C.F. korpsets befalingsmandsskole og har redningsinstruktør uddannelse på Civilforsvarets tekniske skole.



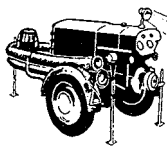
H. P. Obling



Holger Hansen



Hugo Larsen



PÅHÆNGSSPRØJTEN

Ny „idiotseddel”

Formularen „Fremsendes uden særlig følgeskrivelse“ kan karakteriseres som et rationelt skridt til at få en sag ekspederet i en fart. Ofte er det dog hændt, at afkrydningsmulighederne har været for små, hvorfor påhængssprøjten har taget problemet op, og her med eneret bringer forslaget til en ny formular.

Obs!

Det er ikke min nye skrivemaskine, der ikke kan stave! – Det er desværre mig selv.

Hilsen professor **TRIBINI**

Hvis De har læst side 240, vil De vide, at prof. Tribini skrev et brev til os. Dette brev var vedhæftet denne seddel. Måske en god idé til forebyggelse af drilske svar, når der skal skrives til enkelte personer i korpset.

NB: Sæt x ved det ønskede

- Ifølge aftale i 19 . . .
- På trods af tale i 19 . . .
- Deres kommentarer udbedes.
- Behold Deres kommentarer for Dem selv.
- Send det til et andet A/S.
- Ønskes retur/ønskes ikke retur.
- Franker venligst Deres breve til mig.
- Det strider mod principper/kutymer.
- Deres strålende idé udbedes.
- Deres strålende idé udbedes absolut ikke.
- Til papirkurven via . . .
- Er De virkelig ansat i virksomheden endnu?
- Glædeligt jul og godt nytår.
- Til orientering – – – (hvad skal De i øvrigt lave i aften).
- Jeg finder mig ikke i Deres injurier.
- Har De ikke en distriktsleder?
- Til underskrift – uden kommentarer og rettelser.
- Tilbagesendes med tak for lån.
- Tilbagesendes
- Deres hest har en elendig klo.
- Deres skrivemaskine kan ikke stave.
- Gratulerer/kondo!erer.
- Vil De vælge våben, tid og sted!!!

Dato:

År:

Underskrift:

Navn:

Formular nr. 00076767676/196999999

Hs. Kgl. Højhed **arveprins Knud** har altid omfattet korpset med sympati. Denne positive holdning gav arveprinsen tydeligt udtryk for, da han med en blændende tale indviede stationen i **Hjørring**.



Igen er en sommer gået med talrige ulykker til vands og mere eller mindre heldige genoplivningsaktioner. ▶

MEDDELELSER

FRA FALCK & ZONEN

33. ÅRGANG

SEPTEMBER 1969

NR. 9



INDHOLD:

	Side
I et hierarki	247
Edgar Bødker har ordet	248
Vagtmesterkurser	252
Det store kro-møde i Fredensborg	254
Norsk redningstjeneste	255
Samarbejde bergningsselskaper/forsikring er påkrævet i Norge	256
Vi har mange vejpatruljer	258
Skadeprotokollen	260
Husk at vandtankene	261
Ordbogen	262
Historiebogen	262
Breve udefra	263
Personalialia	265
Falck, Zonen og Amandas vise	266
Påhængssprøjtten	267

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund
Redaktion: Preben Kjær, HD (ansvarshavende redaktør)
Jan Assentorp (redaktionens sekretær)
Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, 1593 V.

Oplag: 5.000 eksemplarer
Tilsluttet Dansk Personalebladsforening

I ET HIERAKI

I et hierarki avancerer enhver til en stilling, i hvilken han er uduelig.

En professor i pædagogik ved University of British Columbia – Laurence J. Peter – har formuleret følgende, som må studeres med samme opmærksomhed som Parkinsons lov:

1. I et hierarki har en dygtig medarbejder „ret til“ advancement. En uduelig medarbejder avancerer derimod ikke.

2. Heraf følger logisk, at enhver stilling vil blive besat med en uduelig (som ikke avancerer), og at enhver avancerer indtil han indtager den stilling, hvor han er uduelig.

3. At dygtigt og kompetent arbejde stadig udføres i hierarkier beror på, at der findes nogle, som endnu ikke har nået deres „uduelighedsniveau“.

4. At der findes folk i toppen af et hierarki, som udfører dygtigt arbejde beror på, at det pågældende hierarki ikke indeholder et niveau, som ligger over den pågældendes dygtighed. I sådanne tilfælde vil der imidlertid være en tendens til, at den pågældende søger til et andet hierarki, hvor han kan avancere til det niveau, hvor han er uduelig.

5. Efterhånden som de ansatte når deres uduelighedsniveau, rammes de ofte af symptomer som højt blodtryk, nervøsitet, migræne, søvnløshed o. s. v.

Dette er tegn på „The Final Placement Syndrome“. Medicinsk og psykiatrisk behandling hjælper sjældent, fordi den ikke kan ændre sygdommens dybere årsager. Peter anviser dog to løsninger.

6. Den ene løsning er „substituering“. Den, der har nået sit uduelighedsniveau, kan, i stedet for at udføre det arbejde han burde, bruge sin tid på irrelevante opgaver, som han behersker, og derigennem bevare selvrespekt og helbred.

7. Den anden løsning er naturligvis at undgå at nå sit uduelighedsniveau. Det er imidlertid i høj grad ulykkeligt ikke at acceptere et advancement. Det skaber mistanke og trækker skam over hustru og børn. Peter anbefaler i stedet en metode, som han kalder „Creative Incompetence“. Man kan undgå at få det ulykkelige tilbud om advancement til uduelighedsniveauet ved med forskellige små, tilfældige valgte midler at gøre sig selv mindre påskønnet. Den, der behersker denne kunst, kan forblive i en stilling, hvor han trives og har den lykke at føle, at han udfører et meningsfyldt og nyttigt arbejde.

8. Peter tages naturligvis ikke alvorligt. Hans akademiske kolleger antager hans udtalelser for enten morsomheder eller sociologisk kætteri. Selv mener han ikke, at hans analyse er særlig morsom. Den beskriver et fænomen, som er karakteristisk for de forskellige hierarkier, som de fleste af os lever i.



Edgar Bødker:

DIREKTØREN HAR ORDET

Biler for millioner

I tidsskriftet „*Management*“ stod for nylig at læse, at Korpset var den 5. største transportvirksomhed i landet. Af de øvrige nævnte virksomheder befattede disse sig alle med andet end landtransport, som er vor hovedopagve, så vi populært sagt kan regne os som den største vognmandsforretning i landet med mere end 2300 køretøjer. Nu kan vi ikke umiddelbart sammenligne os med en hvilken som helst anden vognmandsforretning, idet vor vognpark til en vis grad består af en masse specialkøretøjer, hvis ofte ringe udnyttelsesgrad ville få mangan en vognmand – hvis han skulle drive sin forretning på samme grundlag – til at gå over i andet erhverv.

Uforlignelige *Storm P.* har engang stillet forslag til omstående specialkøretøj, som dog ikke endnu har vundet indpas i Korpset, selv om vi dog beskæftiger os med visse former for dyretransport. Summen af alle vore køretøjer i Korpset er virksomhedens næststørste aktiv i regnskabsmæssig henseende. Bilerne er reddernes værktøj i det daglige arbejde. De er forudsætningen for, at han

kan udføre den opgave, han er sendt ud til, på en for kunden tilfredsstillende måde, men sidst og ikke mindst en af faktorerne for, at han kan fornemme glæden ved sit job. Uden denne drivkraft, som glæden ved arbejdet bør være, går arbejdet heller ikke i det lange løb. Det er da modbydeligt at skulle møde på sin arbejdsplads og allerede være sur fra starten, fordi man er vidende om, at det værktøj, man skal bruge i dagens løb, ikke er i orden.

Nu går det jo sådan, at alt værktøj slides, des mere det bliver brugt. Men meget kan gøres for at holde det i så god stand som muligt.

Der er skrevet tykke bøger af mange eksperter om bilens røgt og pleje, men den korteste og for mig at se mest dækkende og stadig gyldige beskrivelse fandt jeg i en lille instruktionsbog udgivet i 1924. Heri kan læses, at det er en betydningsfuld kendsgerning, at næsten alle vogne køres af lægmænd – ejere, som i de fleste tilfælde har lidet eller intet praktisk kendskab til mekaniske ting.

Simpelheden ved vognen og den lethed,

hvormed den manøvreres, tillader, at der ikke behøves noget indgående kendskab til dens behandling.

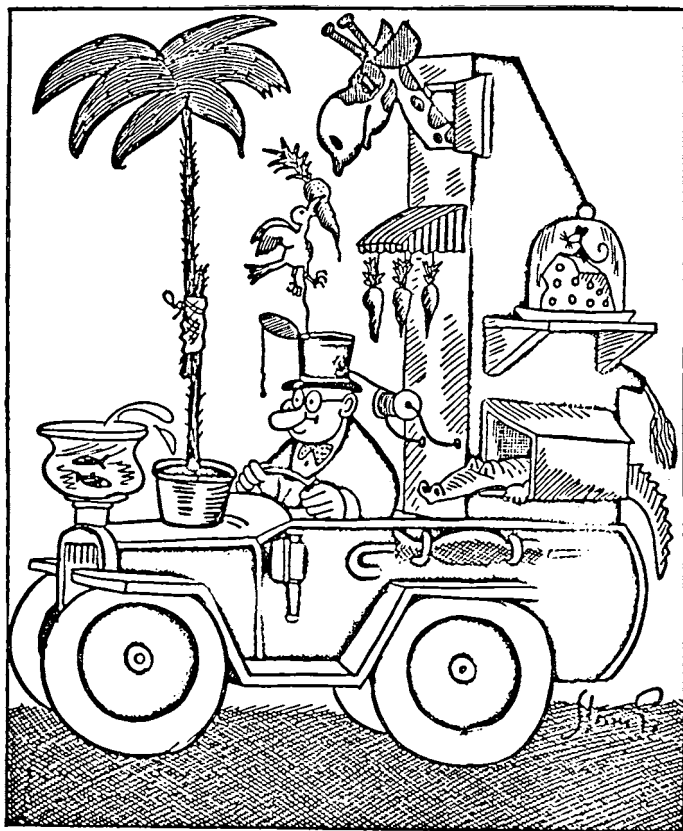
Skønt det ikke er bydende nødvendigt, er det dog alligevel ønskeligt, at enhver bilejer fuldtud forstår sin vogn, da han så til enhver tid er herre over situationen og kan vedligeholde sin vogn mere økonomisk. Han vil forlænge dens brugelighed og få mere fornøjelse af den; for det er selvindlysende, at jo mere man kender til en ting, desto mere fornøjelse får man af den. – Opnåelse af

et fuldstændigt kendskab til konstruktionen er på ingen måde en svær eller langtrukken opgave.

Ak ja, så var ordene for 45 år siden. I dag ville ingen bilproducent drømme om at introducere et nyt bilmærke på denne måde. Man tør næsten ikke i instruktionsbogen fortælle sine nye kunder, at det vidunder, de måske lige har erhvervet, også kan gå i stykker. Mange har sikkert bemærket, at f. eks. kun ganske få nye bilmodeller er forsynet med en bugserkrog foran; for sæt kun-

Automobil beregnet til transport af giraffer. Leveres til to, fire og seks giraffer, men som man ser på ovenstående illustration også kun til en giraf. Denne girafvogn ventede man sig meget af, men da giraffespørgslen for tiden er ringe, er giraftransporten selvfølgelig derved en del nedsat. Dog vil der nok komme en tid, da girafferne atter er på markedet.

(Red.: I stedet for giraffer kan man til Storm P's ufor- enelige tegning f. eks. sætte: hjertepatienter nødslagtede kvier indfangede påfugle eller andet efter behag)



den ved et køb i sin uvidenhed spurgte om, hvad en sådan skulle bruges til! Korpsets vogne anvendes ofte under mange forskelligartede forhold og er som følge deraf ofte udsat for en større belastning end normalt. Derfor har disse vogne også et behov for en større røgt og pleje end andre biler. Der kan personalet i allerhøjeste grad være medvirkende til en forsvarlig økonomisk vedligeholdelse. Det er alle de daglige små knubs, der, hvis de ikke bliver udbedret med det samme, en skønne dag har hobet sig op til en stor og omfattende reparation. Det skulle jo helst ikke være således, at man på en af vore vognes udseende kunne bedømme, hvilken station den var hjemmehørende på. Vi er alle mennesker, men kender derfor også de heldigvis få tilfælde, hvor der på en station findes en redder, der ikke fortæller om småskaderne, når han kommer hjem fra en tur. Dem er der en anden, der kan hænge på, men kollegerne skal nok hurtigt få ham kigget ud og forhåbentlig også bragt ham på andre tanker.

Det hører fortiden til, at når der f. eks. skulle poleres vogne, blev en redder sendt til købmanden efter en dåse hvid TIT til 25 øre. I dag er Korpset en ret stor aftager af tvist, polere- og rensmidler og deslignende. Det er aldrig blevet bebrejdet nogen, at man har indkøbt disse ting til vognenes pleje, og maling kan man sågar indkøbe en gros. Men det må dog også samtidig erkendes, at der gennemgående bliver gjort en stor indsats på stationerne for at vedligeholde materiellet. Jeg ved godt, at tiden er knap, og at det er forbundet med besvær at skulle tage en vogn ud af drift nogen tid efter en måske hård vinter, men det kan med lidt god vilje godt lade sig gøre, og bagefter er alle

stolte på nationens vegne, når et godt resultat er nået. – Det skulle jo heller ikke gerne være således, at den station, der ikke holder sine vogne i god stand, er den, der først får nye vogne.

Så tænk på, hvis der nu er kommet et hul i betrækket på førersædet af kranvognen, der hvor indholdet af en baglomme hele tiden sidder og slider, så få dog det hul repareret og lad være med at lægge et gammelt tæppe over, det pynter jo ikke. – Hvis bårerummet bliver holdt pinligt rent efter hver tur, så er kollegaen også fri for på den næste tur måske at skulle prøve at gnutte de stænk af, der blev overset efter sidste ambulanceudrykning.

Det så jo grangiveligt ud, som om der manglede luft i det venstre forhjul på automobilsprøjten, så hvorfor ikke bringe det i orden med det samme, der er jo ingen grund til at slide dækket skævt. – Træk dog også spilwiren af motorspillet på Land-Roveren en gang imellem og rens wiren. Ganske vist falder den røde rustfarve måske bedre sammen med vognen i sin helhed, men det er da også ærgerligt, hvis wiren springer næste gang, den skal bruges. Det er måske Dem selv, der skal ud og tage en traktor op. Der er da bestemt heller ingen, der glemmer at tryksmøre pumpen efter hver brug, vel?

Den omsorgsfulde chauffør ved rattet kaster da jævnlige et blik på instrumenterne, lige så ofte som han bruger sit bakspejl; for han bryder sig ikke om at komme hjem på stationen og fortælle, at motoren er brændt sammen, fordi han ikke så, at olietrykslampen lyste.

Efterhånden har fjernsynet ikke mere helt den samme nyhedens interesse, hvis man skal tro dagspressen. Så hvorfor ikke benytte en ledig stund til at kigge i de instruktionsbøger, der findes

over Korpsets vogne. Med hver ny vogn følger altid en instruktionsbog, og den bør så sandelig have sin plads i opholdsstuen reol; den er nemlig ikke fremsendt med en speciel dedikation til stationslederen og skal gemmes i en skrivebordsskuffe. Og tro mig – læsning af en sådan bog kan give anledning til mangen en diskussion og være mindst lige så instruktiv som „*Alt for mænd*“, og så vil man erkende, at nok er de fleste af os lægmænd, som det blev skrevet i 1924, men efterhånden har vi fået så meget kendskab til bilen, uden at det var en svær og langtrukken opgave, at vi til enhver tid var herre over situationen, og alle forhåbentlig kan sige, at de var med til at begrænse de omkostninger, der i 1968 alene androg ca. 7 millioner kroner til vedligeholdelse af vort kørende materiel. Så hvorfor ikke være lige så omsorgsfulde

ved Korpsets vogne, nøjagtig så omhyggelige, som vi er ved vores egen bil; for den bliver der da passet på, ikke?! Vi i Korpset kan alligevel ikke klare alle genvordigheder med bilen så let som Henry Ford, der siges engang at være kommet forbi en af sine Tin-Lizzies med motorstop. Han lukkede motorhjelmene op og bøjede sig ned over motoren. Næsten samtidig startede vognen, og den lykkelige Fordkører spurgte betuttet Ford, hvad han dog havde gjort ved den...? – „Åh,“ svarede Henry Ford, „jeg hviskede bare – det er Henry...“
GOD TUR!

R. M. L. L. L.

Omsorg for vogne og materiel kendetegner den gode station og de gode medarbejdere.





Vagtmesterkurser

I ugen fra den 29. september til den 4. oktober løber det første vagtmesterkursus af stablen. Betegnelsen vagtmesterkursus skal ikke tages bogstaveligt, idet uddannelsen kommer til at omfatte alle korpsets medarbejdere med fast tjeneste ved vagtbordet.

Ordsproget „bedre sent end aldrig“ er ret relevant i denne sammenhæng. Det har populært sagt været en hård og lang fødsel. Det hele begyndte i febr. 1968, da uddannelsesafdelingen udarbejdede en skitse til kurser for vagtmestre. Nogle medarbejdere blev sendt på et telefonbetjeningskursus og skulle på grundlag heraf udarbejde nogle retningslinier for telefonbetjening i korpset. Det gik altsammen godt lige indtil man nåede til den økonomiske side af sagen. Alle er sikkert klare over, at det at have 12–14 mand på kursus på Ørnegården ikke er nogen billig spøg. Og hvad var mere naturligt end at søge vagtmesteruddannelsen henlagt under uddannelsesloven i lighed med uddannelsen for reddere.

Korpset var indstillet på at give vagtmesteruddannelsen et generelt præg –

d. v. s. at punkter som telefonbetjening og meldetjeneste i øvrigt var det primære – men uddannelsesrådet kunne ikke på daværende tidspunkt efterkomme vor ansøgning.

Et forsøg på at samarbejde med fagforeningen om uddannelsen mislykkedes.

Uddannelsesleder *W. Ric-Hansen* forelagde disse resultater for direktionen, der i konsekvens heraf traf beslutning om, at uddannelsen skulle igang så hurtigt som muligt, og at korpset alene måtte bære omkostningerne ved afholdelse af disse kurser.

Et udvalg bestående af såvel tekniske som administrative medarbejdere blev nedsat til at behandle det foreliggende materiale og endvidere udarbejde timeplan og undervisningsmateriale.

De tekniske medarbejdere i udvalget ytrede ønske om, at man især måtte lægge vægt på uddannelse i abonnementsbetingelsernes fortolkning. Udvalget udsendte som bekendt en skrivelse til samtlige stationer, hvor man skulle anføre de punkter i abonnementsbetingelserne, som man mente var vanskelige at fortolke. De indkomne svar er behandlet og forelagt på et di-

rektionsmøde i denne måned, og der skulle således foreligge svar på de fleste spørgsmål ved afviklingen af det første kursus. Endvidere vil der i videst muligt omfang blive givet meddelelse til stationerne om trufne beslutninger med hensyn til de ydelser, der de pågældende steder har givet anledning til tvivl.

Det første kursus er som tidligere praksis, et prøvekursus. De første elever vil være rutinerede medarbejdere, der således efter kurset skal være medvirkende til at fastlægge den fremtidige uddannelse.

Der optages i første omgang 12 elever pr. kursus. Kurset vil omfatte 40-timers dagundervisning og 5 timers aftenundervisning.

Den foreløbige timeplan ser således ud:

1. INDLEDNING

1.1. Orientering om kurset

1.2. Korpsets målsætning m.v.

2. EKSTERN KOMMUNIKATION

2.1. Kundebetjening

- a) Telefon
- b) Via skranken

3. INTERN KOMMUNIKATION

3.1. Interne formularer ved vagtbordet

3.2. Rapporter, kodning m.v.

3.3. Radiobetjening (teknik og procedure)

3.4. Vagtmesterens beføjelser og placering i forhold til leder og mandskab

3.5. Forholdet til nabostationer

4. KONTORMÆSSIGE FUNKTIONER

4.1. Kasseregnskab

4.2. Faglige overenskomster og lønningsregnskab

4.3. Brændstofregnskab

4.4. Tarif for betalingsarbejder

4.5. Regningsudskrivning og ordrebehandling

4.6. Salg og udlejning af materiel (handelsafdelinger)

5. PERSONALEINFORMATION

5.1. Vagtinstruktion

5.2. Bugseringshåndbog

5.3. Reglementer og instrukser

5.4. Cirkulærer, opslag, „Meddelelser“ m.v.

5.5. Forholdet til pressen

6. YDELSER FOR DET OFFENTLIGE

6.1. Patientbefordring

- a) Regler for fribefordring
- b) Sygeforsikring
- c) Standardoverenskomst
- d) Politimæssige befordringer (tvangsindlæggelser og ligkørsel)

6.2. Brandslukning

- a) Brandlov
- b) Normaloverenskomst
- c) Tilskud af assistancer
- d) Deltidsbeskæftigede brandmænd
- e) Faktorer af betydning for brandudrykningen (lokalt kendskab, vandforsyning, opmarchplan)

6.3. Øvrige ydelser

- a) Rigspolitiet
- b) Forsvarets Lægekorps
- c) Lægevagtordninger
- d) Donorkørsel

7. ABONNEMENT M.V.

7.1. Alm. abonnement

- a) Tegning, regulering m.v.
- b) Porteføljebehandling
- c) Betingelser (Gennemgås punktvis og belyses med eksempler)

- 7.2. ERA-abonnement
a) Salg m.v.
b) Betingelser
c) Assistance til ERA-abn.
- 7.3. Assistanter til udlændinge

8. FORSIKRINGSFORHOLD

- 8.1. Lovmæssige forsikringer
- 8.2. Entreprenørforsikring
- 8.3. Brugen af korpsets vogne til persontransport, nøgleudbringning m.v.

9. DISPONERING

- 9.1. Generelle retningslinier for udrykningstjenesten
a. Fjernbugseringssystemet
b) Udrykning, hvornår- og hvordan?
c) Videregivelse af meldinger til politi, hospital, brandvæsen m.v.
d) Hospitalisering („rette patient på rette hospital“) samt særlige aftaler med hospitaler

- 9.2. Individuelle alarmer
a) Katastrofealarmeringsplan
b) SOK/helikoptere
c) „Falckair“

9.3. Teoretisk øvelse i disponering

Som lærekrafter vil der i det væsentlige blive benyttet egnede korpsetsmedarbejdere.

Det er givet, at denne uddannelsesgren dels vil tilfredsstille et stort ønske hos vagtbordspersonalet og dels medvirke til at højne den telefonkultur, der enkelte steder trænger til at blive pudset lidt af. Vagtmesteren er jo den, der først får kontakt med vore kunder, og det indtryk, han her efterlader, er ofte afgørende for kundens fremtidige indstilling over for vor virksomhed.

jea

Det store kro-møde i Fredensborg

Patientbefordringskonferencen i Fredensborg må betegnes som et virkelig fornuftigt arrangement. Vi skal ikke i dette nummer referere de drøftelser, der fandt sted, idet der først skal udarbejdes et fyldigt og objektivt referat, som så siden bliver tilgængeligt på den ene eller anden måde.

Ordstyreren, direktør *Peter Straarup*, har jo skrevet om de vanskeligheder, der kunne opstå i forbindelse med dette hverv. For os at se blev de heldigvis ikke så store, idet alle talere pænt holdt sig til taletiden og stort set til emnet. Og med meget stor behændighed lykkedes det hele tiden ordstyreren og enkelte talere at dreje diskussionen i relevant retning.

Et af formålene med konferencen var at forsøge at få skabt en kommunikation mellem al den ekspertise, der direkte eller gennem korpset og brandvæsenet i hovedstaden har interesse for og berøring med begrebet patientbefordring. Dette formål blev for os at se opfyldt til fulde.

For Korpsets personale bør det f. eks. nævnes, at chefen for Statens Biltilsyn, civ.ing. *Frede Jensen*, fremsatte en række ønsker om ambulancers udstyr. Ønsker, som man måske ikke tidligere har kunnet vise den store opmærksomhed, de fortjener.

Forhåbentlig har denne konference givet deltagerne og Korpset et virkelig godt grundlag at arbejde videre på.

Norsk Redningstjeneste

For nogle numre siden bragte vi en udførlig omtale af rednings- og især autohjælps-tjenesten i Tyskland, specielt vor egen Hamburg-stations involvering. Det er derfor naturligt at vi i nedenstående vender os mod de øvrige skandinaviske lande og gennem samtale med **kontorchef Arne Pettersen** fra **Falken Redningskorps** i Norge og en artikel, forfattet af disponent **A. Sand Ottesen**, **Viking Redningstjeneste A/S**, kort prøver at beskrive lidt af problematikken omkring redningskorps og redningsforsikring i vore nabolande.

I Norge findes et redningskorps efter danske forhold, *Falken Redningskorps*. Det er blevet til efter samme retningslinier som Falck i Danmark. Man har i øjeblikket omkring 60.000 bilabonnenter, hvilket svarer til ca. en tiendedel af den norske bilpark. Falken Redningskorps yder omkring 80.000 assistancer om året.



REDNINGSKORPS

Viking Redningstjeneste A/S i Norge tager sig selv udelukkende af autohjælp. Men Viking har et nært samarbejde med andre institutioner om redningsopgaver. Den er blevet til i samarbejde med *Norges Bilbransjeforbund*. Viking



yder omkring 200.000 assistancer om året gennem egne og hjælpestationer.

Med virkning fra 1. januar 1969 indførte først eet og siden flere bilforsikrings-selskaber begrebet „Redningsforsikring“ i Norge. Det største bilforsikrings-selskab, *Norsk Bilforsikring Gens.* har hidtil afholdt sig fra redningsforsikring. Redningsforsikring vil kort og godt sige, at man udvider de normale auto-forsikringsbetingelser til også at omfatte bugseringshjælp under motorstop etc., idet der dog til forskel for f. eks. vore egne abonnementsbetingelser gælder en række væsentlige begrænsninger. Den største forskel på et abonnement og en redningsforsikring er, at redningsforsikringen dækker betalingen af den hjælp, der ydes, medens rednings-abonnementet på Falken sikrer, at hjælpen kommer og bliver ydet, altså at der i det hele taget er bugseringskøretøjer til rådighed.

For Falken oplyser kontorchef Pettersen at den norske redningsforsikring ikke har betydet, at Falken har fået mindre at bestille. Men at man ikke har nogen aftale med forsikrings-selskabernes beklages. Gennem forsikrings-selskabernes kontaktorganer blev man orienteret om den kommende redningsforsikring, men orienteringen medførte ingen faste aftaler, således at man i dag udfører regningskørsel for forsikrings-tagere, der har behov for bugserhjælp.

*De norske syge-
vognsmodeller
afviger ikke meget
fra de danske.
Her ses to
„sygevogne“ fra
Falken-stationen
i Arendal.*



Tilsvarende udtaler disponent *A. Sand Ottesen* om Viking Redningstjeneste A/S. Med hensyn til priser og svenske for-

hold vil det nok være bedst at lade en artikel i den norske „aftenposten“ fra den 22. juli tale for sig selv:

Samarbejde bergningselskaper/forsikring er påkrevet i Norge

Av disponent A. Sand Ottesen, Viking Redningstjeneste A/S

„I forbindelse med en artikkel på motorsidene den 15. juli vedrørende sven-

ske forsikringsforhold, delepriser i nabolandet osv. kommer det fram endel



Falkens Hamar-station på en entreprenøropgave.

opplysninger fra direktør Klas Back i forsikringsselskapet Folksam om bilbergningstjenesten i Sverige.

Ettersom vi går ut fra at artikkelens innhold var ment overført til norske forhold, vil vi gjerne bekrefte at det mellom forsikringsbransjen og bilbergningsbransjen i Norge har vært ført forhandlinger om et samarbeide. Forhandlingene har forlengst strandet, årsaken er det ikke nødvendig å komme inn på her, men vi vil gjerne kort nevne at svenske tilstander ikke hersker på bilbergningens område her i landet, iallfall ikke ennå. I Norge er det bl. a. gjennom Viking Redningstjeneste etablert et nett av servicestasjoner med bra redskap og fagfolk til disposisjon for den uheldige bilist.

Denne etablering nyder de norske forsikringsselskapene godt av, ikke minst økonomisk. Selve bilbergningen og servicen kan ikke legges billigere og mer rasjonelt an. Vi vet at de svenske service- og bergningstakstene som oftest ligger opptil tre ganger så høyt som i Norge. Med jevne mellomrom mottar vi fakturaer fra svenske bergningsfirmaer som har hjulpet vore abonnenter i Sverige, og de takster som benyttes der er ukjente for oss og ville ikke engang bli honorert her hjemme.

Forholdene i de to land er ikke sammenlignbare, fordi de svenske forsikringsselskaper kjøpte opp de tre privatdrevne bilbergningsforetagender, nedla disse, og etablerte formidlingscentraler rundt om i Sverige, ialt 34. Ut fra disse sentraler skal man så rekvirere assistanse gjennom vaktordning og servicebiler. At det, som direktør Back sier, har forekommet mange uheldige episoder både når det gjelder priser på og kvalitet

av bilbergninger i Sverige, må forsikringsselskapene selv ta skylden for. De kjøpte opp tre velrenommerede bilservice-selskaper og startet salget av „redningsforsikringer“ uten å ha den nødvendige avtale med bilbransjen om kvalifisert hjelp til sine kunder og uten noe organisert serviceapparat.

I Norge er forsikringsbransjen gått en annen vei, her selges eller tilbys en „redningsforsikring“ uten muligheter til noen form for redning og uten at det pr. idag foreligger noen som helst avtale med f. eks. bilbransjen og Viking om å hjelpe forsikringstagere som eventuelt har tegnet „redningsforsikring“. I Sverige har tross alt forsikringsselskapene satset noen millioner svenske kroner på å bygge opp igjen en viss beredskap gjennom Larmtjänst og videre kontakt med Motorbranchens Riksförbunds medlemmer om beregning og service.

Skal forsikringsbransjen i Norge fortsette å selge redningsforsikringer på en forsvarlig og moralsk riktig måte, må det etableres et samarbeide mellom dem som selger redningsforsikringer. Som det er nå, er denne spesielle forsikring ingen tjener for det bilende publikum, og det er kanskje en av grunnene til at den ikke er blitt noen stor „salgsvare“.

En annen side av saken er at redningsforsikringen, hvis den var den eneste form for servicetjeneste bilistene i Norge kunne få, ville resultere i økende takster og ukyndig hjelp. Servicetakstene i Norge kan synes høye, men er de billigste i Skandinavia. Dette er muliggjort ved å basere service og redning på det allerede tilstedeværende materiell og mannskaper som finnes ved de autoriserte bilverksteder i Norge.

Et samarbeide mellom bilbransje og

redningselskaper på den ene side og forsikringselskaperne på den anden måtte kunne la seg gjennomføre. Betingelsene er at alle parter konsentrerer seg om det eneste som betyr noe i det lange løp, nemlig å gi publikum noe igjen for de pengene som betales.“

Det var lidt om de svenske og norske forhold på autobugseringsområdet.

Konklusionen heraf kan være en konstatering af, at et abonnement kan være bedre end en forsikring samtidig med, at man på grundlag af udenlandske erfaringer må konstatere, hvorledes udviklingen arter sig, såfremt redningskorps og forsikringselskaber ikke går hånd i hånd ved fremstød overfor såvel kaskoforsikringstagere som autoabonnenter.

Vi har mange vejpatruljer

For i Danmark er hver eneste kran- og autotransportvogn fra redningskorpset en „vejpatrulje“, der bør standse op og forsøge at hjælpe alle bilister med uønsket stop.

Sjældent har så enkel en overenskomst som vejpatruljeoverenskomsten mellem FDM og korpset givet anledning til så mange tvilsspørgsmål om så små problemer, ville Churchill nok have udtalt, dersom han var ansat hos os. For at afbøde de værste misforståelser har vi nu i hver kranvogns bugseringshåndbog indsat såvel regulativet om vejpatruljering som eksempler på, hvornår vejpatruljehjælp skal ydes.

Uindskrænket vejhjælp til abonnenter

En ting, vi ikke har skrevet så meget om, bør nævnes igen. Vejpatruljekøretøjer er ikke kun til for motorklubbernes medlemmer. Enhver abonnent i Falck & Zonen kan modtage såkaldt *uindskrænket vejhjælp*, d. v. s. vejhjælp på alle typer veje og af varighed uden begrænsning. Dette er også omtalt i cirkulære nr. 3/69.

De „røde“ vogne er også med

Ligesom vi kan benytte vejpatruljekøre-

tøjer til korpsabonnenter kan vi – når forholdene taler derfor – benytte almindelige bugservogne til motorklubmedlemmer. Det kan f. eks. tænkes, at en station ikke råder over en vejpatruljevogn, eller at en kranvogn er lige i nærheden.

Standt op

En sidste ting i denne forbindelse er tendensen hos enkelte kolleger til at se den anden vej og køre forbi, når man i „tom“ kran- eller autotransportvogn – eller på ikke-hastende opgave i andet korpskøretøj – får øje på en bilist med havari eller stop.

Det kan hverken korpset eller de pågældende være tjent med, og derfor må de hjælpsomme mange medarbejdere finde disse kolleger og hjælpe os med at fortælle det forkastelige i deres handling.

For det første kan det tænkes, at pågældende bilist er abonnent eller FDM-

Vejpatruljevognen kan udmærket anvendes til assistance under et normalt bilabonnement. (Hovedvejen ved Nykøbing Falster).



medlem med ret til vejhjælp. For det andet er det meget nemmere at benytte korpsets radionet til at skaffe ham hjælp end at lade ham gå efter en telefon med det resultat, at vi sikkert alligevel igen skal derud. For det tredje kan det tænkes at være en kommende abonnent, der måske bliver så glad for hjælpen, at han tegner et abonnement. Og sidst men ikke mindst er det et medmenneske

i nød, der har behov for hjælp efter korpsets formålsparagraf. Derfor:

Kommer De på vej til eller fra en assistance forbi en bilist med motorstop, stands op og meddel Deres station, at De er standset op og hvilke ønsker den uheldige bilist har med hensyn til hjælp.

At køre forbi kan ingen være tjent med.

I dette tilfælde har det nok været fristende at standse op og hjælpe den unge dame (billede fra den nye korpsefilm). Men husk også at standse, selv om det er en mand, der står i vejsiden.





SKADEPROTOKOLLEN

Wirer over vejen

I november måned 1968 var en kranvogn fra en af vore stationer blevet sendt ud for at trække en vogn fri af blød jord på en mindre befærdet vej, og redderen placerede kranvognen i indkørslen til en virksomhed og ville etablere et træk med wire fra kranvognens motorspil tværs over vejen, hvor den vogn, som skulle hjælpes, stod med forhjulene i rabatten vinkelret på vejen og med bagenden af vognen sunket ned i jorden udenfor vejen.

Tidspunktet var mellem kl. 16.00 og 16.30, og da det var ved at skumre, tændte redderen det roterende gule advarselsblink samt en projektør bag på kranvognen, således at projektørens lys sammen med lyset fra forlygterne af den havarerede vogn kunne belyse wiren, når denne blev strammet. Dernæst fik han 2 mænd til at stå ca. 15 m fra wiren på hver sin side af denne for at advisere og standse trafikken, når trækket satte ind. Således garderet tog redderen ikke i betænkning at påbegynde ophalingen, og da der på den ene side af afspærringen allerede var standset et par biler, strammede han wiren og lod trækket sætte ind. På den anden side af afspærringen nærmede 2 knallertkørere sig, og vagtmanden fik standset den første, hvorimod den anden slog et

slag til venstre udenom vagtmanden og fortsatte lige ind i wiren og styrtede. Tilsyneladende kom føreren af knallerten ikke synderligt til skade, men da det var en mand på 74 år, blev han i en tilkaldt ambulance bragt til hospitalet, hvor han blev indlagt til observation. Nu skete der det ganske frygtelige, at patienten døde en månedstid senere, og dødsårsagen anførtes at være lungebetændelse, men lægerne ville ikke se bort fra, at uheldet kunne være en medvirkende årsag til dødens indtræden.

I den anledning rejste anklagemyndigheden sag mod redderen, og anklagen lød på overtrædelse af færdselslovens § 24 stk. 1 og § 61 stk. 1. I § 24 stk. 1 står der, at vejfarende skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdselen ikke unødigt hindres eller forstyrres. I § 61 stk. 1 står der anført, at når der foretages arbejder på eller i vej, er den, som forestår arbejdet, ansvarlig for, at dette til enhver tid er forsvarligt afmærket.

Under retsmødet, hvor uheldet blev grundigt belyst, blev redderen forelagt et bødepålæg på kr. 250,00 til vedtagelse, hvilket forekom redderen noget

voldsomt, idet han var af den opfattelse at have foretaget sig tilstrækkeligt for at advisere andre trafikanter, hvortil politiets anklager anførte, at der var taget hensyn til de foranstaltninger, som redderen havde gjort for at advisere, men at disse ikke var tilstrækkelige, og dersom anklagemyndigheden ikke havde taget hensyn til redderens foranstaltninger, kunne man have rejst straffesag, men man ville på grund af de etablerede advarsler nøjes med et bødeforlæg, og stillet overfor disse oplysninger vedtog redderen bøden.

HVORFOR VAR NU REDDERENS FORANSTALTNINGER IKKE TILSTRÆKKELIGE SOM AFSPÆRRING?

Allerførst må vi slå fast, at en wire i almindelighed er så godt som umulig

at få øje på for trafikanter, da wirens grå farve falder sammen med vejbanens farve, også selvom wiren er belyst.

Dernæst var vagtmændene placeret for tæt på wiren, og de var ikke udstyret med en lygte, som kunne svinges frem og tilbage som advarsel.

Som det blev påpeget under retsmødet, skulle det på stationen værende afspærringsmateriel have været rekvireret opsat. Dette materiel er det eneste rigtige at anvende, idet det indeholder advarselsslys og tavler, og forudsat at materiellet bliver rigtigt opsat, skulle der være en rimelig chance for at undgå uheld, og man vil ihvertfald ikke risikere at blive tiltalt for overtrædelse af færdselsloven eller straffeloven.

G. D. Harkamp

HUSK AT VANDTANKENE

på automobilsprøjterne ikke er tryktanke, og at de ødelægges, hvis de ved fyldning udsættes for overtryk. Det gælder både *ståltanke* og *glasfibertanke*. Det er unødvendigt, og reparationen er meget dyr.

Overtryk kan opstå ved fyldning gennem frontpumpen, f. eks. fra åbent vand, når man kører i pendulkørsel til et brandsted uden vandforsyning. *Det farlige overtryk* kan også opstå ved



Overtryk kan bl. a. opstå, når vandtanken fyldes gennem frontpumpen.

fyldning med påskruet slange fra en almindelig vandhane eller en brandhane. 2-3 atm. er tilstrækkelig.

Det farlige overtryk opstår først, når tanken er helt fyldt og kun, hvis *overløbsrøret* derefter ikke er i stand til at kunne tage overskudsvandmængden. Man kan sige, at det er en slags *sikkerhedsventil*. Men fyldes der vand på tanken ved stort pumpetryk, eller fyldes der fra en B-brandhane med 4 atm. og med fuld åbning, kommer der så store vandmængder ind, at overløbsrøret simpelt hen ikke kan følge med. Det er naturligvis en forudsætning, at røret fungerer, d. v. s. er på plads og ikke er tilstoppet.

Derfor, når vandtanken er ved at være fyldt – og det har man på fornemmelsen, når man er „dus“ med sit materiel – nedsættes pumpetrykket, eller man begynder at lukke hanen. Og i samme øjeblik, vandet viser sig ved overløbsrøret, lukkes helt af.

Vandtanken skal *fyldes helt*, for ellers

kan man risikere at ændre køreegenskaberne. Automobilsprøjterne er konstruerede til at køre med fuld last, altså mandskab + vand + pakning. Denne vægt er placeret i køretøjet, så man får den mest hensigtsmæssige fordeling på for- og bagaksel. Ændrer man på beregningsgrundlaget, f. eks. ved at køre med halv fyldt vandtank, ja så ændrer vægtfordelingen sig og dermed køreegenskaberne.

Derfor altid fyldt tank, og ekstra forsigtig kørsel hjem, hvis man ikke kan få den fyldt op med rent vand på brandstedet, eller man har måttet efterlade slangerne.

Hvorfor laver man ikke vandtankene, så de kan tåle tryk? Det kunne man sådan set godt, men det ændrer konstruktionen og forøger vægten. Endvidere er man så underkastet arbejdstilsynets bestemmelser for tryktanke.

Det er meget nemmere og billigere at klare det hele med en smule *forsigtighed og omtanke*.

P-p

Ordbogen

Hieraki

Stammer fra græsk HIERO, der betyder hellig.

Hierarki har oprindelig haft med den gejstlige rangorden at gøre og betød de gejstliges rangorden i et system. I dag kan man betegne hierarki som en organisation af en virksomhed, hvor alle medarbejdere og afdelinger er ordnet efter et formelt system, således at de med mindst ansvar og myndighed er nederst i systemet, og de med mest ansvar og myndighed er øverst.

Historiebogen

Hørt i Fredensborg

Tre mænd henvender sig ved himmeriges port og bliver modtaget af Sankt Peter selv:

Sankt Peter til den første: „*Hvor har du været ansat, før du døde?*“

„*I Gentofte Brandvæsen!*“

Sankt Peter: „*Da hører du ikke til her og må gå til helvede.*“

Næste mand erklærer, at han har været ansat i *Roskilde Brandvæsen*, og får også besked på at drage mod helvede.

Tredie mand erklærer, at han har været ansat i *Falcks Redningskorps*, hvorefter Sankt Peter udbryder:

„*Da har du været længe nok i helvede, hvorfor du bør have adgang til himmerigel!*“



BREVE UDEFRA

Med disse linier føler min kone og jeg trang til at bringe Redningskorpset i almindelighed og de pågældende to reddere i særdeleshed vor bedste tak, fordi De så hjælpsomt fik fanget vor hundehvalp i haverne mellem den gamle og den nye Strandvej i Skovshoved i onsdags. Og dette, til trods for at opgaven, så vidt vi forstod, lå uden for Redningskorpsets egentlige arbejdsområde.

Vi havde købt hvalpen i Nordjylland og fik denne tilsendt med fly i en kasse. Da kassen blev åbnet i lufthavnens fragtafdeling, stak hvalpen af efter at have bidt min kone. Efter avertering i de lokale amagerblade fik vi ved venlige menneskers hjælp og bedøvelse omsider hvalpen indfanget og bragt til Skovshoved Terrasse. Da vi dagen efter ville sætte hvalpen i den hundegård, vi havde indrettet, fik den et raserianfald og sled jernlænken over. Det lykkedes mig at fange hvalpen på Skovshovedvej og sætte jernlænken fast i halsbåndet, hvorpå hunden påny fik et raserianfald og forsvandt efter at have krænget halsbåndet af. Vi var herefter klare over, vi ikke kunne have en sådan bidsk hund og ønskede den kun aflivet, inden den havde forvoldt andre mennesker skade. Så vi var kun lykkelige, da hvalpen var blevet aflivet på Dyrehospitalet. Og vi havde aldrig kunnet indfange den uden Deres fortræffelige bistand.

Vi siger påny tak til korpset, der med denne indsats hjalp os ud af en situation, vi bestemt ikke kunne klare alene. Vi beder Dem ligeledes overbringe vor hjerteligste tak til Deres to strålende medarbejdere.

De venligste hilsner fra min kone og Deres taknemmelige

Egon von der Lieth

Vi kan tilføje, at de to reddere, **Greve** og **Lyager Poulsen** klarede opgaven på turen med Dyrenes Dags ambulance i **Hellerup**.

Falck-Zonen

Taastrup

Til personalet

Som påskønnelse for den af personalet udførte uegennyttige hjælpsomhed i forbindelse med sygetransporterne af vor moder, fru Mimi Byrholt fra Vibevej og Rosenvangen – i begge tilfælde på grund af hjerteanfald – til sygehuset i Glostrup, bedes De hermed modtage vor inderligste tak.

Med venlig hilsen
Byrholt

Falcks brandkorps i

Taastrup

Vi takker Dem meget for Deres hjælpsomhed mod os den 24. juli. Kun fordi De hjalp, fik vi så meget reddet, som vi gjorde.

De venligste hilsener
Kennel SKOVKILDEGÅRD

De Danske Redningskorps.
Brev fra en abonnent om flytning

... Jeg vil samtidig bede Dem sende en tak til **Præstø-stationen** for god og hurtig hjælp efter uheldet ved **Axved**, 2. pinsedagsaften. De aner ikke, hvor glad jeg var for hjælpen. Min bil blev kørt hjem og vi selv i privatbil. De kan ikke lastes for, at politiet var 1½ time om at komme, men måtte stå og vente med alt parat og kunne køre pr. omgående efter rapport. Tak for det og høfligheden og den beroligende og høflige adfærd. Jeg skal vedblive at være abonnent – stol på det.

Med venlig hilsen
Finn Hovard

Falcks Redningskorps

Igenem ca. 1 måned har Deres firma kørt mig fra Østerbro til Gentofte Amts Sygehus. Det er nu tilendebragt, og jeg vil derfor benytte lejligheden til at sige dem tak for god og høflig betjening. Alle som en har været høflige og hjælpsomme mennesker, og det vil jeg gerne have lov at sige tak for.

Med venlig hilsen
E. M. Jacobsen

De Danske Redningskorps Falck & Zonen

Da min hustru og jeg føler trang til at udtrykke vor glæde og taknemlighed over den service, De ydede os i søndags den 22. ds., er jeg ked af, at jeg ikke fik noteret ambulancens nummer, men det kan De vel selv konstatere. Deres medarbejders navn var hr. Henriksen, og den omhu og fine hensynsfulde kørsel, han præsterede, skal han have en særlig tak for, ligesom selve ambulancen var i fin stand – også med den rette luft idækkene, så kørslen virkede glidende uden større stød fra vejbanen. Som nyrepatient med indopereret ny urinleder fra nyre til blære var jeg bange for større stød og den forlængede kørsel over Fyn og Jylland, ligesom min kones hjertesygdom kræver forsigtighed, men alt gik fint og godt, og det takker vi for endnu engang.

Med venlig hilsen
H. og S. Andersen

NB! Vi kan tilføje, at den hensynsfulde redder hed **Egon H. Henriksen** og var fra **Slagelse-stationen**.

PERSONALIA

UDNÆVNELSER

REDDER

Den 1. juli er ungredder **Kai Kildegaard Sørensen, Varde**, udlært som redder.

REDNINGSFØRER

På station **Nibe** er redder **Henning Larsen** med virkning fra 1. juli udnævnt til redningsfører.

Redder **Knud Marcussen, Ålborg**, er med virkning fra 1. juli udnævnt til redningsfører. Endvidere er vagtmester **Leo H. Poulsen** pr. 1. juli overgået til tjeneste som redningsfører i **Ålborg**.

VAGTMESTER

Telefonist **Bent Mattesen** er pr. 1. august udnævnt til vagtmester på **Vagtcentralen, København V**.

På **Kolding-stationen** er redder **Børge A. Bøttcher** med virkning fra 1. august udnævnt til vagtmester.

ASSISTENT

Med virkning fra 1. august er redningsfører **Niels Kr. Mogensen** udnævnt til assistent på station **Viborg**. Mogensen startede som redder i **Århus**, hvor han i 1963 udnævntes til redningsfører. **Niels Kr. Mogensen** er faguddannet murer og bygningskonstruktør og har endvidere gennem de godt 11 års tjeneste fået en solid korpssuddannelse.

Den ledige stilling som assistent i **Skive** er pr. 1. august blevet besat med akkvisitør **Hugo Søgaard Nielsen**. Nielsen ansattes som redder i 1964 og har i hele sin korpstid været tilknyttet **Skivestationen**, hvor han i de sidste 2 år har været akkvisitør. En god korpssuddannelse og et godt kendskab til stationsadministration berettigede Nielsen til assistentstillingen i **Skive**.

Redningsfører **Frede Emil Madsen** er med virkning fra 1. september udnævnt til assistent på stationen i **Åbenrå**. **Frede Madsen** har været tilknyttet **Åbenrå-**

stationen siden 1952, da han ansattes som redder. I 1964 udnævntes han til redningsfører og har siden i det væsentlige være beskæftiget ved stationens vagtbord, hvilket arbejde han har udført med stor dygtighed.

OVERASSISTENT

Den tidligere **Sdr. Strømfjordske brandchef**, alias assistent **Danni Holten Larsen, Grindsted**, er blandt flere ansøgere blevet udpeget til at afløse **Egil Havemose** som leder af stationen i **Esbjerg** pr. 1. april 1970. I henhold til de i opslaget givne betingelser er **Danni Larsen** med virkning fra 1. september tilknyttet **Esbjerg-stationen** som overassistent. **Danni Larsen** har gjort en forholdsvis hurtig karriere i korpset. Han ansattes som redder i **Grindsted** i 1961 og blev i 1966 udnævnt til assistent. Han er via **Statens Brandskole** uddannet som røgdykker, brandmand og befalingsmand. Til disse kvalifikationer kan som nævnt knyttes et års tjeneste som brandchef i **Grønland**.

Falck, Zonen og Amanda's vise

Pensioneret lærer og degn *A. H. Bendsen*, Maglemer v. Bandholm på Lolland, har som tak for den gode hjælp, der blev ydet, da der var ild i hans mødding, skrevet en sang om Korpsets ydelser i alle mulige situationer.

A. H. Bendsen, der i november fylder 80 år, har i mere end 60 år benyttet et

medfødt poetisk gemyt til sange i hundredvis til alle mulige festlige lejligheder.

Vi bringer her A. H. Bendsens sang, der hedder **REDNINGSKORPSET HAR NOK AT GØRE**, og som først er offentliggjort i Vestlollands Avis den 21. september 1929.

Mel.: **Min Amanda var fra Kerteminde!**

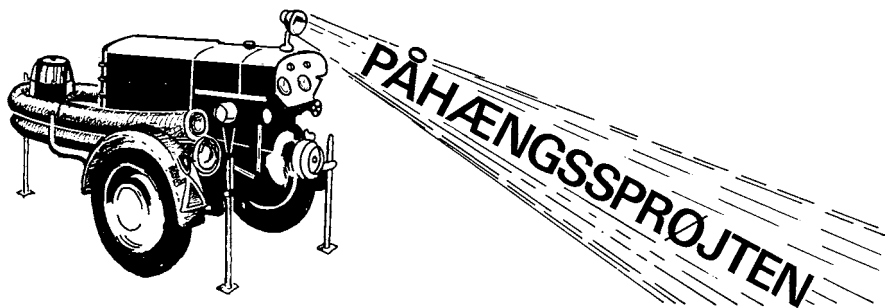
Hvor er det rart med dette hersens Zone- og Falcksredningsvæsen, vi har få't.
Det kommer, når en ko er ved at „drone“,
og når en doven krikke går for småt.
Og når en bil har tabt et hjul i grøften,
når vejen er for smal fra kro'en og hjem,
så kommer Falck med tuden og med snøften
og slukker „gnisten“, hvis den er for slem.

Og når en brønd med grumset vand skal tømmes,
når grisen brækket har sit inderlår,
når overkørsler brister og skal rømmes,
og når en ged på tvær af vejen står!
Når amtets og kommunernes chauffører
i skærveknuserkunsten øver sig,
men lidt ved siden af med tromlen kører,
så kommer korpset straks og baner vej!

Når huse køres ned – det kan jo hænde,
når der en sikring ry'r i Nørre skov,
når Nakskov Skibsværfts gæve nitter-drenge
i Søllested med Mygdal laver sjov.
Og når på Askø Fæland vandet stiger,
og ævlerne på Fejø drætter ned,
så kommer Zone-Falcken, og han viger
ej før – han kaldes hen et andet sted.

Når sneen ligger højt på vejrabatten,
og bilens køler fryser ganske læk,
når lille Peter gennem isen dratter,
og når en skorsten har for megen træk.
Og hvis din flagsnor skulle være „knukken“,
når du skal flage kongens fødselsda',
så ring – og uden blot den mindste mukken,
er alle fremme, før du ringer a'.

Lindehusmanden.



Som de dog siger

De må have haft snavsede hænder i årevis . . .

Man er også i færd med at skabe bedre badefaciliteter til mandskabet. Der skal således indrettes bad med styrtebad og håndvaske. Noget man længe har savnet på stationen.

(Vestkysten, Ribe, omtale af ombygning i Tønder)

HOTELBRAND I SENGELOSE.

Den bedste måde at overbevise en mand om at han har uret, er at lade ham få sin vilje.

Når man har fået slebet kanterne af er der ikke meget igen.

(fra „Broen)



Brandmanden:
Man skulle
tro, han
var
ansat i
redningskorpset.

Tegningen er
lånt fra
„En halv
humortime“.



Ved en europæisk konkurrence i første-hjælp i Holland i september var korpset repræsenteret med tre mænd:

1. Assistent Carl Aa. Grønbech Nielsen, Taarnby.
2. Redningsfører Martin Fredslund, Aarhus.
3. Redningsfører Ernst Nielsen, Give.

(Nærmere omtale af arrangementet vil blive bragt i et senere nummer).

Konsekvensen af en forkert melding:

En kvinde ligger fastklemt i en bil, der er mast af en betonkanon. Der rekvireres en ambulance. Ved dennes ankomst møder dette syn de to reddere fra stationen i Lyngby. Magtesløse må redderne vente til katastrofe- og kransvogn kommer frem.

Situationen er fra Strandvejen i Klampenborg.

(Foto: M. Elmquist).

MEDDELELSER

FRA FALCK & ZONEN

33. ÅRGANG

OKTOBER 1969

NR. 10



INDHOLD:

Kør en sikker tid i møde	271
Arno Andersson har ordet	273
Kunstgødning – et farligt produkt	275
25 mand og 1 pige	279
En skelsættende tragisk begivenhed	282
Byggesager	285
Nyborg	285
Middelfart	285
Sophus Falcks mindelegat 1969	286
Personalialia	288
Månedens replik	289
Påhængssprøjten	291

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund
Redaktion: Preben Kjær, HD (ansvarshavende redaktør)
Jan Assentorp (redaktionens sekretær)
Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, 1593 V.
Oplag: 5.000 eksemplarer
Tilsluttet Dansk Personalebladsforening



Kør en sikker tid imøde —

For fire år siden kom en redder til skade, da han ved nattetide blev påkørt af en bil på en motorvej. Redderen var ude sammen med kolleger for at assistere ved et harmonikasammenstød.

På baggrund af ulykken, – hvis retslige efterspil ikke er sluttet endnu – har redderen spurgt om det må anses for tilladt at lade tilfældigt forbipasserendes vogne optræde som afspærring af ulykkesstedet. Naturligvis spørger han samtidig hvem der vil få ansvaret såfremt f. eks. en stor lastvogn, der optræder som beskyttelse mod de på stedet arbejdende redde, påkøres.

Vi kan allerede nu generelt sige, at alt hvad der er beordret af korpset – d.v.s. mandskabet på ulykkesstedet – hæfter korpset juridisk for. *Så denne idé vil vi meget stærkt fraråde.*

Redderen slutter med at tilføje:

– for selv om vi kan sætte en blå rotér på brandhjelmene samt et lys i hver hånd sætter bilisterne jo ikke farten ned. Og jeg tror ikke det er nok med bandolerer eller røde veste . . .

Redderens brev rører ved noget centralt, *mandskabets sikkerhed ved ulykker*. For nogle år siden blev det på en virksomhedskonference tilkendegivet, at reddernes uniformer var for mørke og at korpset burde indføre *reflekterende bandolerer* og veste i alle ambulancer. Rådet blev fulgt, i dag er der hvide eller orange bandolerer i alle ambulancer, der rykker ud til ulykker. Fra flere sider blev der også for et par år siden rejst krav om, at alle ambulancer og

sygevogne burde have *sikkerhedsseler* – både af hensyn til redderne, der var tvunget til at køre i ambulancerne og patienterne, der burde have dette sikkerhedsgode tilbudt. Ligeledes blev det for et par år siden udtrykkeligt slået fast overfor karrosseriværksteder m. fl., at alle kran- og autotransportvogne så vidt det overhovedet var muligt skulle have *arbejdsskabe placeret i højre side*, således at redderen ikke skal stå ud mod vejmidten, når han arbejder.

Endelig bør nævnes at de *gule og blå roterende lys* er modtaget meget varmhjertet i korpset, og at vi desuden nu forsyner alle nye vogne med såkaldt „katastrofelys“, hvilket vil sige mulighed for at alle blinklys kan blinke på én gang. Og med det håb, at redningsmandskabet ikke som de eneste skal få mén af nedfaldende genstande m.v. er der på stationerne og i mange ambulancer udstationeret *sikkerhedshjelme* til brug ved arbejdsulykker, stormskader etc.

Dette er ikke bare en ensidig opremsning af, hvad der allerede er gjort. Det er samtidig en erkendelse af, *at kun en lille del af alle de nævnte hjælpemidler overhovedet benyttes af mandskabet* – på trods af at de selv gennem tillidsrepræsentanter har været med til at få dem indført.

Det ville stride mod korpsets ånd at ledelsen forsøgte at få sådanne hjælpemidler legaliseret gennem krav fra arbejdstilsynet – med det til følge, at erstatningen kunne nedsættes hvis de pågældende ikke havde benyttet sikker-



Adskillige stationer har efterhånden installeret beskyttelseshjelme i ambulancerne til brug ved bl. a. ulykker på byggepladser.

hedsudstyret. Korpset har hidtil overladt vurderingen af situationen til udrykningslederen og den enkelte redningsmand.

Men der er nogen, man sympatiserer mere med end andre. Vi kan *ikke* sympatisere med den redder, der på sin kranvogn både tænder blå og gult roterende lys – blot fordi han skal skifte et hjul i Brønshøj. Han skaber „ulykkesstemning“ omkring sig, og når de samme forbigående bilister kommer til en rigtig ulykke, er noget af respekten for de blå lys borte. Vi kan heller ikke sympatisere med de redningsmænd, der IKKE tilbyder patienter og pårørende at køre med fastspændt sikkerhedssele.

Det er altid nemt at være bagklog, og hvis en ulykke først sker kan enhver se og udtale sig om, hvad der skulle have været gjort og hvilket udstyr der skulle have været i anvendelse for at ulykken ikke var sket. Vi vil ikke i første om-



Ofte er det ved trafikulykker nødvendigt at anvende lysanlæg som en form for afspærring. Redderne kan arbejde mere frigjort, og sandsynligheden for at trafikanterne opdager dem i tide er større.

gang slutte os til de bagkloge, men løfte den advarende finger og mane til en intern sikkerhedskampagne. Om føje tid bliver det rigtig vinter med mørke og glatte veje. **BRUG DE HJÆLPEMIDLER DER FINDES – MEN BRUG DEM RIGTIGT . . .**

NB: Gode ideer til større anvendelse af de allerede nævnte hjælpemidler og ny-skabelser indenfor sikkerhedsudstyret modtages med tak.



Arno Andersson:

DIREKTØREN HAR ORDET

PATIENTBEFORDRINGS- KONFERENCEN

På det ydelsesmæssige område udgør PATIENTBEFORDRING, målt i antal assistancer, 43,3 % af den samlede aktivitet indenfor den tekniske tjeneste i De Danske Redningskorps.

Det betyder, at der på 1 år udføres 661.000 ambulance- og sygetransporter eller ca. 90 % af al patientbefordring i Danmark. De nævnte angivelser vedrører kalenderåret 1968.

På det økonomiske område andrager den betalte patientbefordring for samme regnskabsår 19,4 mill. kroner eller 12,5 % af koncernens samlede indtægter. Af det nævnte antal transport, 661.000, udføres 60-70 % for det offentlige regning, medens de resterende transport udføres under korpsets abonnementsystem. Et mindre antal transport udføres direkte for kundens regning, eksempelvis for et B-medlem uden abonnement.

En rent umiddelbar sammenligning mellem aktivitet og betaling kan friste til at sige, at der er noget, der halter. Det er der osse. *Problemet er bare at få forholdet rettet;* det har noget med beredskab at gøre. Og det er ikke så lige til. Da tanken om en patientbefordringskonference blev fostret ved et møde i

„Brandudvalget“ (som altså også beskæftiger sig med patientbefordring) i februar måned, var det ikke med nogen bevidsthed om, at vi ved en sådan konference kunne få skabt helt klare retningslinier for udførelsen af denne opgave og samtidig få løst de problemer, tekniske som økonomiske, der knytter sig hertil. En sådan optimisme ville selvfølgelig ikke være realistisk.

Det, der gav næring til tanken om en konference, skal søges i 2 forhold:

1. *Indenrigsministeriets afvisning af en koncessionsordning for patientbefordring.*
2. *De kommende forhandlinger med de kommunale foreninger, sygehusforeningen m. fl. om vilkårene for udførelse af patientbefordring for det offentlige.*

Når Indenrigsministeriet ikke mente at kunne anse det for påkrævet at formulere og fastholde nogle kvalitetskrav til udførelsen af transport med syge mennesker, således som man kunne ha' forventet det i en evt. koncessionsordning, var det vel ikke urimeligt, om korpset som transportør af henvend 90 % af al patientbefordring i Danmark kunne væ-

re fristet til at lade rent økonomiske betragtninger få en sådan prioritet, at der var risiko for en skadelig indflydelse på kvaliteten. Vi foretrak imidlertid at opfatte ministeriets holdning som udtryk for, at myndighederne – hospitaler, læger, kommuner m. fl. – i det store og hele er tilfredse med den måde, hvorpå korpset varetager udførelsen af patientbefordring. Men hvorfor så en konference?

Fordi vi netop på denne baggrund måtte anse det for hensigtsmæssigt at ta' et initiativ for at få *alle implicerede* parter i tale med henblik på nogle retningslinier.

Konferencens formål og primære opgave var således at søge at skabe enighed om et praktisabelt system med dertil hørende retningslinier for det store flertal af transporterne, både ambulance- og sygetransporter, såvel korte som lange.

De implicerede parter – identiske med konferencens deltagere, ialt 60 – omfattede udover korpsets repræsentanter og repræsentanter for de storkøbenhavnske brandvæsener, en stor kreds af læger

med særlig tilknytning til patientbefordring. Endvidere repræsentanter fra Indenrigsministeriet, Socialministeriet, Forsvarsministeriet, Sundhedsstyrelsen, Sygehusforeningen og sygehusvæsenet, de kommunale foreninger, Monopoltilsynet m. fl.

Og hvordan forløb så konferencen, blev vi klogere, og gav den et resultat?

Lad mig sige det sådan, at det er den almindelige opfattelse blandt korpsets repræsentanter, at konferencen var værdifuld og vellykket. Der blev udvekslet synspunkter om alle de problemer, der knytter sig til patientbefordring, herunder navnlig ambulancernes størrelse, typer, indretning og udstyr og ikke mindre de problemer, der knytter sig til mandskabets uddannelse.

Det er helt klart, at der hersker uenighed mellem de „lærde“ indbyrdes og ligeledes mellem dem og korpset. Det kan næppe overraske. Men uenigheden tiltrods blev der ofte givet udtryk for respekt for den måde, som patientbefordringsopgaven bliver varetaget på.

Alle de indlæg, der blev fremført på konferencen, optoges på bånd, og der



Korpset kan være både stolt over og tilfreds med den funktionskvalitet, der er hæftet på udførelsen af patientbefordringen i den nuværende form, men spørgsmålet er så, om vi skal blive på dette stadium.



Straks efter konferencens afslutning gik sekretariatet med fru Feely i spidsen i gang med udarbejdelsen af rapporten.

vil nu blive udarbejdet en fyldestgørende rapport, som naturligvis skal vurderes og bearbejdes. Den vil under alle omstændigheder kunne danne et godt grundlag at arbejde videre på.

For mig at se kan der ikke være tvivl om, at korpset kan være både stolt over og tilfreds med den funktionskvalitet, der er hæftet på udførelsen af patientbefordringen i den nuværende form, og det var forbundet med oprigtig glæde, når der ofte blev tilkendegivet respekt for vore dygtige redningsmænd.

Spørgsmålet er så: *skal vi forblive på dette stadium eller skal vi udvikle endnu større krav til ambulancernes udstyr og mandskabets uddannelse. Forhåbentlig vil rapporten kunne hjælpe os på vej.*

Og må jeg så til slut gi' konferencens sekretariat, bestående af W. Ric-Hansen, Lis Feely, P. Kjær og Jan Assentorp, et velment klap på skulderen. Tak for et dygtigt, vel tilrettelagt og godt udført arbejde, som i høj grad bidrog til konferencens vellykkede forløb.

Anno Andersson

KUNSTGØDNING — ET FARLIGT PRODUKT

Kunstgødningsprodukterne har for alvor vundet indpas i landbruget, og dermed er der skabt endnu en gene ved bekæmpelse af brande i landbrugsejendomme. Såvel bygningsreglementerne som brandlovgivningen er dog kommet brandvæsenene til hjælp i bestræbelserne for at reducere brandrisikoen i disse objekter. Der foreligger i dag klare retningslinier om, at f. eks. nyopførte avls- og driftsbygninger skal være forsynet med brandsikker etageadskillelse, og når justitsministeren – jvf. brandlovens § 30 – får fastsat bestemmelser om, i hvilket omfang landbrugsejendomme og brandfarlige industrivirksomheder skal være forsynet med brandmateriel og stiger, så er man nået langt. Men som nævnt har kunstgødningsprodukterne skabt et problem, som vi vil søge at belyse ved en omtale af NPK-gødning og ammoniak.

NPK-gødning

I „Instruktørmeddelelser“ nr. 4/68 har man behandlet spørgsmålet om faren for NPK-forgiftning og oplagring af

NPK-gødning – eller kompleksgødning, dvs. kunstgødning med indhold af Nitrogen, Phosphor og Kalium. Vi bringer her nogle uddrag af artiklen:

Efter en alvorlig brand på en kunstgødningsfabrik i Holland blev man opmærksom på faren ved brand i eller dekomponering (opløsning i bestanddele) af NPK-gødning. Heldigvis var området uden tættere bebyggelse, således at en katastrofe blev undgået.

Sundhedsstyrelsen og Raffinaderiudvalget har behandlet sagen herhjemme og er fremkommet med et udkast til cirkulære om oplagring af nitratholdige gødningsstoffer. Dette cirkulære tager imidlertid kun sigte på oplag over 100 tons. Så vidt vides er cirkulæret endnu ikke udsendt, hvorfor „Instruktørmeddelelser“ fandt det betimeligt at advare brand- og redningsmandskab mod denne fare.

Der må – indtil det modsatte er godtgjort – altid regnes med en risiko for dekomponering ved oplag af NPK-gødning, forårsaget af f. eks. tobaksrygning, gnister, sprængning af sammenbakte gødningsbunker, traktorer og el-installationer eller ved varmepåvirkning udefra (brand i omgivelserne). Selv om NPK-gødningerne ikke er af eksplosiv art, hvilket naturligvis ikke kan accepteres af nogen, kan de i visse tilfælde forbrænde eksplosivt, men altså uden detonation, og i de fleste tilfælde er de blot dekomponerbare ved ydre påvirkning.

Skadestedskendetegn: *Syrlig lugt, fed, gullig røg.*

Som *slukningsmiddel* anvendes vand i form af samlet stråle til indtrængning mod „ildreder“, samt tågestråle til nedvaskning og i hvert fald delvis uskadeliggørelse af de nitrose gasser.

En person, der har været udsat for en dødelig dosis af nitrose gasser i den indåndede luft, vil sædvanligvis ikke have øjeblikkelige symptomer med undtagelse af let hoste og måske træthed



NPK-gødningen findes i 4 udgaver.



NPK-gødningens kendetegn er de røde, blå og grønne striber på emballagen.



I året 1966/67 blev der til landbrugsafgrøder anvendt 433.900 tons NPK-gødning.



De nye NPK-gødningsprodukter er fremstillet således, at faren ved brand eller varmepåvirkning er reduceret.

og kvalme, og først efter ca. 8 timer begynder væskeophobningen i lungevævet på grund af nedsat iltforsyning at give symptomer: kvælningsfølelse, der kan være ledsaget af almindelig svaghedsfølelse, kuldefølelse, kvalme og mavesmerter, derefter hoste med gul-brunt opspyt, blåfarvning af hud og slimhinder (cyanose) med krampe og til sidst kollaps og død ca. 8–48 timer efter forgiftningens indtræden.

Nitrose dampe forekom bl. a. ved Carlsberg-ulykken, hvor to mennesker omkom, og ved en senere mindre slem ulykke på en gård i Jylland. Karakteristikken af nitrose dampe er tungtopløselighed i vædske, også legemets. Dette er forklaringen på sen-symptomerne (8–48 timer), og imens har man anstrengt sig mere – selv om man blot har opført sig normalt – end den stadig mere svækkede organisme kan klare. Det er åbenbart, at sulfoforbindelser sammen med ikke-organiske syrer som saltsyre (altså nogle uden kulstof i), hvis de mødes i en zinkbalje finder sammen kemisk i en fart, idet metallet sparker til processen (det kaldes en katalysator = et stof, der ved sin tilstedeværelse sætter skub i det, men ikke selv deltager. I korpset = redningsinspektør eller stationsleder).



NPK-gødningen er emballeret i kraftige papirsække.

Selv om det under anvendelse af midlerne, aktiv medicinsk behandling vil være muligt i mange tilfælde at redde svært medtagne patienter, må det tages i betragtning, at en sådan krævende behandling *ikke* vil kunne gennemføres i praksis, såfremt der samtidig indbringes flere forgiftede, hvilket vil kunne forekomme ved en større katastrofe.

Efter disse lidet tillokkende perspektiver, der bør have i erindring ved udrykning til brande, skal man vist ikke være professor for at regne ud, at der under sådanne omstændigheder kræves *fuldstændig åndedrætsbeskyttelse*.

Vi må i disse år erkende, at der ved brand, især i industrien, opstår en rædsom masse kemiske stoffer i luftform, afledt af plast, og at disse luftformige stoffer forretter korrosionsskader på bl. a. maskiner. Korpsinstruktør *Aage Rørmark* fortæller, at han omkring 1960 var til en brand i et værkførerbur på en fabrik, hvor der var ild i en plastpapirkurv og vinylgulv. Der var ikke stor egentlig brandskade, men sekundærskaden (maskinætning) androg ca. 1 million kroner. – På grund af disse luftformige stoffer må *fuld åndedrætsbeskyttelse* benyttes mere og mere.

Hvis man vil vide mere om nitrose dampe, NPK-gødning m. v., henvises til Brandfare & Brandværn, maj og juni 1967, hvorfra Instruktørmeddelelser har refereret forannævnte.

HUSK!
at slukningsmidlet er vand
og
at fuldstændig åndedrætsbeskyttelse
er nødvendig.



I foderstofforretninger forekommer oftest store mængder af NPK-gødning, hvorfor man ved brande sådanne steder bør være ekstra opmærksom på den dermed forbundne fare.

Ammoniak

Dette kemikalie anvendes også i stort omfang i landbruget i dag. Mange steder på landet kan man se store beholdere, ligesom tankvogne med påskriften „Ammoniak“ ikke er et sjældent syn på landevejene. Der er skrevet en masse om tankvognsbrande o. lign., men disse artikler og beretninger tager i hovedsagen sigte på benzin- og olietankvogne. Men hvorledes forholder det sig med ammoniaktankvogne og -beholdere? Man bør være opmærksom på, at ammoniakdampe kan forekomme ved brande i fryse- og køleanlæg, f.eks. på slagterier.

På baggrund af en forespørgsel fra korpsinstruktør *Aage Rørmark* til overlæge *Aage Grut*, *Direktoratet for Arbejdstilsynet*, har sidstnævnte udarbejdet nogle retningslinier for hjælp ved ulykkestilfælde med flydende ammoniak. Der tages i det væsentlige sigte på åndedrætsbeskyttelse og beskyttelse af legemet i øvrigt. En sjællandsk station har nogle gange været ude for at være kaldt til tankvogne med flydende ammoniak, der har henligget væltet og skadet i grøfter. Det har altid været forbundet med en sky af kemikaliet, hvor-



Såvel lastvogne som traktorer kan være monteret med ammoniaktanke. Ammoniak kan neutraliseres med 1 del 80 % eddikesyre og 5 dele vand. Ammoniakbeholdere kendetegnes på den rødbrune og grønne farve.

til kommer en indsøling af de dele, hvorpå der skal slås an ved bjærgning af køretøjet. Ligeledes er der forekommet pytter rundt om det væltede køretøj.

Overlæge Gruts kommentar til en situation som ovenfor beskrevet er som følger:

1. Åndedrætsbeskyttelse?

Der bør bruges specialfilter mod ammoniak. Det er muligt, at man vil kunne komme ud for koncentrationer, som er stærkere, end dette filter kan tage; i så fald vil det være påkrævet med gummidragt, men i almindelighed må det anses for tilstrækkeligt med filtermaske.

2. Legemsbeskyttelse i øvrigt?

Der bør anvendes gummi- eller plasthandsker, ikke handsker af læder eller textil.

3. Neutralisation?

Hvis der er mulighed for spuling, vil dette være bedst. Det er formentlig ikke nødvendigt at færdes meget inde i en vogn, der bjærges.

4. Afspærring?

Jeg ser ingen grund til afspærring. Hvis ammoniak kan holde utidige nysgerrige på afstand, burde det medbringes i alle redningsvogne.

jea

25 MAND OG 1 PIGE

I begyndelsen af året etableredes et forsøg på stationen i **Birkerød**, hvor korpset ansatte en ung dame til telefonpasning og rapportskrivning. Det var et forsøg fordi den unge dame, frk. **Grethe Medegaard**, ikke „kun“ skulle være kontordame, men også deltage som 2.-vagtmester ved telefonbordet hver dag. Vi har besøgt stationen for at høre lidt om hvorledes det hele er spændt af.

Da vi kom til stationen sad vort lille „offer“, frk. *Grethe Medegaard* og talte med en abonnent, der skulle have sin bil transporteret fra Farum til Amerikavej. Betjeningen af abonnenten var hurtig, præcis og korrekt – selv om frk. Medegaard af hensyn til alle „sine“ mænd skrev sedlen om så den blev tydeligere at læse.

Er De glad for jobbet?

– Det er meget afvekslende. Der sker noget hele tiden; selv om jeg gennem min boghandleruddannelse har været vant til liv, er dette dog det mest interessante, jeg har været med til. Alle redningsmændene er flinke og rare, og jeg synes det er dejligt at tale med abonnenterne, der ringer hele tiden.

Hvad med nerver, når der sker noget?

– I begyndelsen var jeg lidt forfjamsket, når der var noget med udrykning. Og



en smule nerver er der jo endnu. Men jeg gør hvad jeg kan for at holde dem nede, og jeg synes det går helt godt. Her blander vagtmester *Alex Johnsen* sig lidt i samtalen: (Han sidder på „disponeringspladsen“, medens frk. Medegaard tager sig af telefonen og rapporterne).

– *Jeg synes det går fint. Vi mærker ikke nerver, og frk. Medegaard har været med til alt, så hun ved hvad der skal foretages, både med udringning af stationens mandskab og fri- eller brandvakter.*

Hvad består Deres arbejde mest af?

– Naturligvis rapportskriveri. Desuden abonnementskartoteket og telefonpasningen.

Igen nikker vagtmester Johnsen og tilføjer:

– *Jeg kan vist godt på kollegers og egne vegne sige, at efter at frk. Medegaard har lært vort codesystem kan ingen vagtmester følge hende på skrivemaskinen.*

Hvad siger vagtmesteren til at have en kvindelig kollega?

Johnsen: *Udmærket. Det går så fint som det kan.*

Stiller I de vrede abonnenter til „afkøling“ hos frk. Medegaard, fordi hun er en pige?

– Nej, dem får stationslederen.

Og frk. Medegaard tilføjer:

– Jeg er nok lidt bange for at virke for rap eller støde vore abonnenter. Men forklaring af småforsinkelser etc. dem klarer jeg selv.

Hvad med at få redderne til at lystre, når De disponerer over radio og samtaleanlæg?

– Ingen problemer. Alle er flinke og hjælpsomme. Selv om jeg har glemt at

skrive en afdeling på en sygeseddel eller sådan noget, klarer vi det med et smil heroppe.

Vagtmester *Johnsen* og stationsleder *Frode Olsen* tilføjer samstemmende, at der ikke hos redderne er forskel på om de får turen fra den ene eller anden. Og med hensyn til radiobetjening er disciplinen lige så god, når frk. Medegaard dirigerer.



Det hænder, at en teknisk finesse ved en bugsering må diskuteres med vagtmesteren. Men også i sådanne situationer er vagtmesteren villig til at hjælpe.

Stationsleder Frode Olsen er meget tilfreds med søgets udfald.





At tegneren Bramming fuldstændig har misforstået situationen på station Birkerød bør vel nævnes for en god ordens skyld.

Kunne De forestille Dem mange kvinder på en vagtcentral?

– Nej. Jeg tror på en passende blanding. Vagtmestre til at disponere, piger til at passe telefon og hjælpe til. Det bliver efter min mening ikke til at holde ud med mange kvinder, for så bliver det hele familiesnak.

Hvad med abonnenterne, venter de at høre en pige i telefonen?

– Nej, og det gav en masse pudsigheder i starten. Folk spurgte undrende om de virkelig talte med Falck/Zonen. Men nu er alt i skønneste orden. Så snart folk er klar over, at de taler med korpset går det strygende.

Også med fagudtryk?

– Fagudtryk og tekniske detaljer er intet problem. Jeg har fået grundig instruktion i hvad jeg skal spørge om –

og efterhånden vel også en del erfaring. Skulle der være en entreprenør, der har nogle meget specielle detaljer, kan jeg jo blot stille om til Johnsen eller stationslederen. Så ordner de resten. Men det sker meget sjældent.

Hvordan føler De Dem helt ærligt som pige i et stationsmiljø?

– Ville De ikke nyde at blive feteret en smule? Jeg gør det i hvert fald, og samtidig er vi alle gode kammerater – og ikke mere.

Stationsleder Frode Olsen slutter vor samtale med at fortælle, at det hele efter hans mening går endog meget fint.

– *Da vi skulle starte kom der 75 ansøgere på en enkelt annonce. Så sig ikke at vi ikke kan få piger i redningskorpset. Bare vi får fat i de rigtige, skal det efter min mening sagtens kunne gå – også andre steder . . .*

En skelsættende tragisk begivenhed

Den 1. november i år er det 50 år siden den hidtil største togulykke i Danmark indtraf. Vigerslev-ulykken, der krævede 40 menneskeliv, var for korpset en skelsættende begivenhed, hvorfor vi har ment det formålstjenligt kort at gøre rede for begivenhederne omkring denne frygtelige ulykke.

Grundlovsdag 4. 9. 1967

Alene 2000
100 000 000

8022 *9558* *9558*

8022 *8022* *8022*

*Meddeling fra De Danske Hædermander om Togs-
skide 1.11.67 Vigerslev-ulykken*

Meddelinger til den 1.11.67 17 142 200 km
Årsind 1.11.67 17 142 200 km
1. 2. 12. 1967 " " 1000 "
8. 11. 1967 " " 400 "
11. 11. 1967 " " 9558 "

8023 *8023*

Meddelinger til den 1.11.67 Alene fra Odense
Brandforsikring
Udvalgte fotografier af ulykken

Ulykkesforløbet

Den største katastrofe i DSB's historie indtraf, da et eksprestog fra Korsør kørte ind bag i et tog fra Kalundborg på dæmningen mellem Hvidovrevej og Vigerslevvej. De uheldige begivenheder, der medførte den alvorlige ulykke, er meget indviklede. Det vil derfor føre for vidt at gøre rede for hele ulykkesårsagen her, men det skal nævnes, at bl. a. et brandtog, der skulle til en storbrand i Køge, var impliceret.

Om de sidste sekunder inden ulykken skete kan der egentlig trækkes en paral-

lel til togkatastrofen ved Odense i 1967. Det var regndiset og lokoføreren i eksprestoget kunne ikke se de røde lygter bag på Kalundborgtoget. Der skete et kraftigt sammenstød, og de 5 bageste personvogne i toget klemtes sammen som harmonikaer og væltede ned ad dæmningen. Korsørtogets lokomotiv væltede også ned ad skrænten og lagde sig med hjulene i vejret oven på personvognene. Lokomotivet trak yderligere tre personvogne med ned ad skrænten. Hydraulisk frigørelsesværktøj og skærebændere kendte man ikke dengang, så

Alle togvognene blev totalt splintret ved det kraftige sammenstød. En store skare af mennesker fulgte det vanskelige redningsarbejde.



redningsfolkene måtte benytte save, økser og brækstænger til at befri de mange indespærrede. Udover de nævnte 40 dræbte var der 15 hårdt- og 11 lettere sårede.

Især belysningen var et problem. Man havde i de første timer kun togpersonalets olielamper til rådighed, hvilket bl.a. var medvirkende til, at man først kunne organisere redningsarbejdet ordentligt, da en anvendelig belysning blev etableret. Omkring midnatstid kom DSB med ambulancetog fra København og Roskilde, og et antal læger og sygeplejersker kunne sammen med DSB's og Falck's mandskab indsættes i hjælpen til de endnu fastklemte personer. Da daggryet brød frem gik det bedre med redningsarbejdet, men på daværende tidspunkt havde man også kun bjerget 9 af de mange dræbte.

Korpsets indsats

To af korpsets nuværende medarbejdere, redningsinspektør *Svend Elstoft* og redningsfører *Jens Alfred Persson*, var begge vidner til de frygtelige scener, der udspillede sig omkring ulykkesområdet, hvor alt var kaos.



Man måtte gå langsomt til værks, idet der var risiko for yderligere sammenstyrtning, hver gang man flyttede de enkelte vragede. Der forestod således et omfattende afstivningsarbejde.

Det var en lørdag aften ved 21-tiden. Sv. Elstoft havde overarbejde på kontoret og blev af alarmklokken, der gjaldede gennem lokalerne klar over, at der måtte være sket noget alvorligt. Han løb over på vagtstuen, hvor han hurtigt blev sat ind i situationen. Beredskabet var svækket væsentligt, idet overdirektør Sophus Falck og bl. a. Persson var kørt til brand i Køge. Det skal på dette punkt oplyses, at korpset ikke på dette tidspunkt havde haft den store udvikling med hensyn til patientbefordring. Hovedfunktionen var brandredning. I konsekvens heraf rådede man kun over tre ambulancer, og disse blev straks

sendt til stedet – samtidig med, at man prøvede at opnå telefonkontakt med brandredningsholdet i Køge. Man rykkede ud – og lukkede stationen.

Billederne kan fortælle om det syn, der mødte redningsfolkene. Ca. kl. 23.00 nåede brandredningsholdet med Sophus Falck i spidsen frem til stedet.

Som nævnt foregik redningsarbejdet under elendige forhold, og for såvel DSB's som korpsets mandskab blev det en nat, der med al sin grusomhed fasttømrede sig i folkenes bevidsthed.

— — —

Det skelsættende for korpset i denne tragiske begivenhed var, at Sophus Falck fik dokumenteret sin idé om, at ambulancevirksomheden i lighed med brandredningen måtte effektiviseres, således at der i fremtiden kunne ydes en mere organiseret indsats også på dette område.

Efter ulykken blev der nedsat en kommission, hvor Sophus Falck fik en meget fremtrædende position. Man var inden for DSB blevet klar over, at redningstjenesten ved togulykker måtte være mere professionel, og korpset blev således involveret ved udbygningen af sikkerhedstjenesten i DSB. Bl. a. kan nævnes, at de fra de ældre togvogne kendte skabe med glastrude – indeholdende økse og stiksav – var Sophus Falcks idé.

Redningskorpset i København fik af

staten bevilget redningsmateriel for i alt kr. 14.000,-. Materiellet skulle medbringes ved alle togulykker på Sjælland. Primært var der tale om et transportabelt lysanlæg, hvilket man i høj grad havde savnet ved ulykken i Vigerslev. I årene, der fulgte, foregik hvert år et stort antal øvelser. Der blev slået alarm uden forvarsel, og det var så korpsets opgave at møde frem og opstille det medbragte materiel.

Den kraftige udbygning af korpsets stationsnet medførte i 1949, at DSB nedlagde de såkaldte ambulancetog, idet man gennem øvelser havde fået dokumenteret, at korpset med de mange stationer var i stand til at yde en fyldestgørende indsats ved fremtidige togulykker.

Det Rørmark'ske udtryk: „ingen ulykke bør ske forgæves“ godtgør ved denne ulykke, at korpset efter 1919 opbyggede det ambulancevæsen, der i dag betjener 80 % af landets indbyggere.

Sluttelig kan det nævnes, at museumsinspektør *H. Tegne-Hansen* i anledning af 50-året for Vigerslev-ulykken har indsamlet en masse referater, billeder m. v., og der vil på museet blive dannet en speciel samling om katastrofen.

Kendte forfattere som *Tom Kristensen*, *Emil Bønnelycke* og *Nis Petersen* har i udøvelsen af deres kunst beskrevet Vigerslev-ulykken, og bl. a. disse værker vil indgå i samlingen på Redningsteknisk Institut.

jea

Sophus Falck var selv på stedet under hele redningsaktionen. Overdirektøren, der ses til højre i billedet i sort kappe, blev i årene, der fulgte, involveret i udbygningen af DSB's sikkerhedstjeneste.



bygge- sager



NYBORG

Efter godt et års byggetid blev den nye station i Nyborg færdig. Stationen består af:

Kontorer, vagtlokale, mandskabsrum, stationslederlejlighed, garage med depoter, slangetårn og slangevask samt garage for entreprenørmateriel m. v.

Stationen er ikke indviet endnu, men mandskabet er ved at tage den i brug og få alt på rette plads. Flytningen fra den gamle station foregik med vognoptog gennem hele byen, og som et særligt kuriosum havde stationsleder P. Gøransson fremskaffet en hestetrukken brandsprøjte fra århundredeskiftet.

Den gamle station i Nyborg har tjent korpset i 35 år, så det var på tide noget nyt blev bygget i Nyborg.

Vi behøver næppe at afbilde stationen, for den smukke bygning vil i fremtiden være den tegning, der bestemmer denne rubrik om byggesager. Men et rigtig pænt billede bringer vi ved indvielsen.

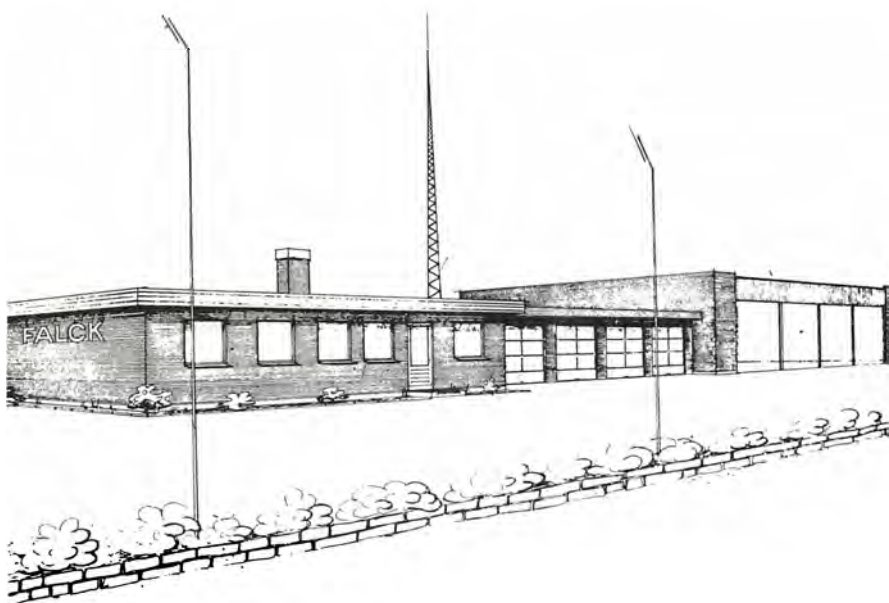
MIDDELFART

Da vi i marts måned lavede vort lille nummer om *Falck* på *Fyn*, der blev *Femti* var der flere kommentarer om bygningerne på *Fyn* blandt de bedre vante reddere fra nye stationer.

Der sker imidlertid noget, så selv om redningsmandskabet på øen påstår, at korpsets regler ikke gælder for *Fyn* og omliggende øer er der tilsyneladende noget der smitter af – og det med en sådan styrke, at det nok ikke varer længe, før andre dele af landet sakker agterud.

Sidste skud på planlægningsstammen er en ny station i *Middelfart* – og lad os med det samme tilføje, at når der planlægges noget på *Fyn* realiseres det som regel meget hurtigt.

Den nye station skal ligge på *Jyllandsvej*, og byggeriet forestås af den efterhånden meget *Falck*-erfarne arkitekt *Aulkær Andersen* fra *Odense*.



Ny station i Middelfart

SOPHUS FALCKS MINDELEGAT LEGATUDELING 1969

10 medarbejdere og en hel station modtog legatportion på korpsets fødselsdag

Redderne *Bent Rise* og *Gerner Christensen* fra *Skælskør* modtog hver en legatportion for den 18. juli at have reddet to unge mennesker ud af en brændende bil. Ved godt 19-tiden om aftenen kørte bilen mod en af Halsskovvejens bropiller, trillede rundt og brød i brand. De to reddere passerede stedet kort efter ulykken og ilede til hjælp. Trods branden lykkedes det Rise og Christensen at redde de to unge, kvæstede mænd ud af bilen.

Akkvisitør *Hans Nielsen* fra *Hillerød* modtog ligeledes en legatportion for at have reddet en kvæstet ud af en brændende bil. Hans Nielsen kom den 20. september ved 17-tiden kørende ad landevejen gennem skoven mod Hillerød. Inde i skoven bemærkede han et ildskær, hvorfor han standsede sin vogn og løb derind. Det viste sig at være en brand i en personvogn, der kort forinden var kørt ud over en skrænt og væltet om på taget. Inde i vognen befandt

sig en mand, og da Nielsen ikke selv kunne få ham ud, fik han ilden dæmpet ved hjælp af en pulverlukker, hvorpå han og andre tililende fik bilens fører ud. Denne slap med en bule i hovedet.

Redder *Andreas Jensen Kock* fra *Tønder* modtog en legatportion, fordi han for fjerde gang optrådte som fødsels-hjælper i en ambulance. Jensen Kock var på vej med en vordende moder fra *Randrup* til *Tønder* sygehus den 25. september, da fødslen uventet satte ind. For fjerde gang i sin seksårige karriere i korpset hjalp han en lille ny til verden – denne gang en velskabt dreng.

Hele personalet på stationen i *Terndrup* modtog en legatportion som opmuntring efter en langvarig indsats overfor mosebrande. Stationen, der ligger tæt ved *Lille Vildmose* har i tiden fra 1. august til 20. september assisteret ved ialt 81 brande, hvoraf de 74 alene var mose- og halmbrande. Stationen, der tæller en leder, 9 fastansatte redningsmænd og 7 deltidsbeskæftigede har i disse 50 dage udlagt 18 km slange, haft 1437 leder- og mandskabstimer, 243 pumpetimer og kørt 3.432 kilometer med automobilsprøjte. En af mosebrandene medførte f. eks. at der måtte udlægges 2,5 km slange. Som sammenligning kan nævnes at stationen i alt i årets syv første måneder „kun“ havde 47 brande.

Distriktsleder *Emil Nielson, Svendborg*, modtog en legatportion for 45 års langvarig og pligtopfyldende tjeneste i korpset.

Endelig skal nævnes, at bogholder *K. B. Nielsen, Vejle*, samt fire medarbejdere i *Falck-Huset* i *København* hver modtog en legatportion som opmuntring i forbindelse med aftenstudier i fritiden.

Redder *Bent Rise, Skælskør.*



Redder *Gerner Christensen, Skælskør.*



Akkvisitør *Hans Nielsen, Hillerød.*



Redder *Andreas Jensen Kock, Tønder.*



Distriktsleder *Emil Nielson, Svendborg.*



Bogholder *K. B. Nielsen, Vejle.*



PERSONALIA

UDNÆVNELSER

REDNINGSFØRER

Redder **Egon Hebbelstrup** er med virkning fra 1. oktober udnævnt til redningsfører på stationen i **Øster Vraa**.

Med virkning fra 1. august er mekaniker **Ejvind Hansen** udnævnt til redningsfører i **Brønderslev**.

På stationen i **Rønne** er redder **Erik Jørn Nilsson** (Bornholms hårde nyser) udnævnt til redningsfører pr. 1. oktober.

Redder **Janus Jørgen Jøpesen, Hjerring**, er med virkning fra 1. oktober udnævnt til redningsfører.

VAGTMESTER

På Vagtcentralen, **København V** er redderne **Carl Åge Hansen**, Vesterbro, og **Niels Dietmar Kunert**, Sundbyøster, udnævnt til vagtmestre pr. 1. oktober.

STATIONSLEDER

Den ledige stilling som stationsleder i **Glamsbjerg** er med virkning fra 1. oktober blevet besat med assistent **Gunner Jensen**, Glamsbjerg. Gunner Jensen blev ansat som redder i Assens i 1946 og udnævnt til assistent samme sted i 1965. Da Assens kommune i 1967 selv ville slukke ildebrand, blev Jensen forflyttet til Glamsbjerg, hvor han fortsat

nu som stationsleder vil gøre tjeneste. Gunner Jensen har en god teoretisk og praktisk baggrund og har bl. a. gennemgået kurser som røgdykkerinstruktør og befalingsmand på Statens Brandskole.

ADMINISTRATION

På kontoret i **Odense** er kontorelev **Bent Baad Rasmussen** udlært pr. 1. oktober. Pr. 1. september er kontorelev **Anna Svenningsen** udlært på kontoret i **Ålborg**.

Vi iler til med at bringe et til lykke med den veloverståede læretid.



Gunnar Jensen, Glamsbjerg.



Anne Svenningsen, Ålborg.



Bent Baad Rasmussen, Odense



MÅNEDENS REPLIK

MATTEREDE RUDER

En storkøbenhavnsk station har på et månedsmøde fået følgende spørgsmål: „Hvorfor bibeholder korpset gardiner i sygevoogne? Efter hvad vi ved koster disse gardiner temmelig meget, og de kan ikke skiftes for hver patient som tilfældet er med lagner og tæpper. De forekommer os derfor at være mindre hygiejniske. Kunne man ikke tænke sig matterede ruder, ruder matteret i striber eller eventuelt „se den ene vej“-ruder. Måske en kombination af de tre ting.“

Øverst ses matterede ruder på en Morris-sengeambulance og nederst en efter redaktionens opfattelse udmærket løsning af rudeproblemet på en International-ambulance. Matteringen i striber forekommer hensigtsmæssig, fordi patienten har mulighed for at se ud, medens det udefra er vanskeligt at se, hvad der foregår i bærerummet.

Forelagt dette svarer afdelingsleder **Helne Lisborg**, Vogntjeneste:

Vi kunne godt tænke os matterede ruder i sygevoognene – vi har det allerede i sengevoognene og de nye Fiat-ambulan- cer; men der er mange, der synes matterede ruder skæmmer vognene og gør dem uhyggelige og kolde. Derfor er vi noget forsigtige med – på een gang – generelt at indføre matterede ruder.



KVITTERINGSSEDLER

En anden storkøbenhavnsk station har ved et tilfælde konstateret, at rapportafdelingen tilsyneladende ikke opbevarer den lille kvitteringsseddel, som abonnenter majsommeligt skriver under, reddere og vagtmestre pligtskyldigst opbevarer og hæfter på rapporterne og stationsledere kontrollerer tilstedeværelsen af. Stationen spørger om kvittering ikke er nødvendig ved abonnementsture.

Afdelingsleder **Per Søborg Nielsen** svarer hertil:

Som svar på spørgsmålet om nødvendigheden af at udfylde kvitteringsformularen i forbindelse med en abonnementsydelse, skal vi kort redegøre for rapportafdelingens behandling af formularen samt vort behov for dens fortsatte tilstedeværelse.

Kvitteringsformularen opbevares ved rapporten i det omfang, hvor det skønnes nødvendigt af hensyn til rapportens videre behandling. I praksis betyder dette, at formularen, der i øvrigt er mere end blot en kvittering for assistancens udførelse, altid opbevares ved rapporten i hele dennes levetid, forsåvidt der er tale om en regnings ydelse. Ved abonnementsydelser destrueres formularen som regel, men det må påpeges, at dette først sker på det tidspunkt, hvor rapporten er færdigbehandlet og REGISTRERET SOM EN ABONNEMENTSYDELSE.

I mangfoldige tilfælde har denne formular været til gavn for den videre behandling af rapporten, ikke mindst i de tilfælde, hvor et påstået abonnementsforhold ikke har kunnet konstateres.

Man må erindre, at de på formularen angivne oplysninger er noteret af redderen på assistancedet, og det er ofte oplysninger, der ikke er ganske overensstemmende med de på rapporten angivne.

Vi kunne opremse utallige eksempler på den nytte, som vi i tidens løb har haft af denne formular, men vi skal indskrænke os til at forsikre alle stationer om, at den for os har stor værdi, og vi skal derfor anmode Dem om fortsat at drage omsorg for dens tilstedeværelse, også ved rapporter over abonnementsydelser.



For udført assistance til

auto/mc nr.

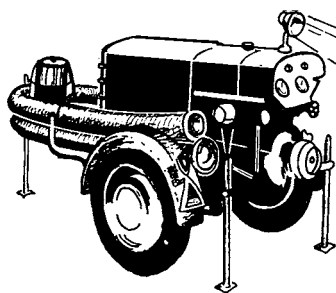
For regning

Abonnement

kvitteres herved

Dato:

Kvitteringssedlen har stadig stor betydning, men det er jo en forudsætning, at den ikke ligner den her afbillede.



PÅHÆNGSSPRØJTEN

For de musikalske

Uddrag af en rapport fra rationaliserings-eksperter, der overværede en symfonikoncert.

– I lang tid foretog de fire oboer sig intet. Antallet af spillere bør derfor reduceres væsentligt og arbejdet fordeles jævnt over hele koncerten, således at der undgås kedelige toppe i aktivitetskurven.

At tolv violiner spiller de samme noder synes også at være ganske unødvendigt. Besætningen i denne gruppe må kunne skæres væsentligt ned. Skulle det alligevel være ønskeligt med et større lyd-volumen, vil det være optimalt at supplere med elektroniske lydforstærkere. Meget energi bliver anvendt for at få halve sekstendedels tremulanter frembragt. Det anbefales, at man runder af til nærmeste sekstendedels node, idet tremulanter må være et overflødigt raffinement. Sekstendedelsnoder har i øvrigt den fordel, at man i større udstrækning kan operere med konservatorie-elever og amatørmusikere.

Det forekommer mig endvidere, at enkelte temaer gentages alt for ofte. Her må partituret kunne skæres ned til et minimum. Det tjener intet fornuftigt formål at lade hornet gentage et tema, der allerede er behandlet af strengeinstrumenterne.

Rent skønmæssigt vil jeg tro, at man ved en konsekvent eliminering af alle overflødige partier mageligt vil kunne spille koncerten på 20 minutter, hvor man nu bruger over to timer – og I så fald vil der jo absolut heller ikke blive behov for nogen pause...

Hovsa...

En stor virksomhed, der bestemt ikke har noget med os at gøre, var kommet ud for den uheldige situation, at hele vagtmandskabet var syge eller på ferie samtidig. Det var umuligt at skaffe erstatning – heller ikke engang vagthunde, så i sin nød henvendte man sig til Zoo, der straks beredvilligt stillede et par løver til rådighed.

Et par uger gik det strålende med løverne som „vagthunde“, men så en morgen skete ulykken, et **kontorbud** manglede lede.

Der var ingen tvivl, en af løverne var faldet for fristelsen, og resultatet blev, at de to løver omgående blev sendt retur. På vejen tilbage til Zoo drøftede løverne den uheldige situation, og den sultne løve måtte stå for mange bebrejdelser fra kollegaens side.

„– Hvorfor i alverden kunne du ikke holde dig fra kontorbuddet? Nu har jeg hver eneste morgen ædt en **afdelingsleder**, uden at nogen har opdaget det, og det kunne vi såmænd være blevet ved med – din idiot!“

Vor lægekonsulent

(overlægenes enfant terrible) erklærede forleden de-febrilsk, at det er nemmere at støde en redder end at redde en støder.

På det sidste

Gamle Peter lå på det yderste og instruerede sin kone om gravøllet:

– Præsten skal have 2 dramme, ringeren to, sognefogeden også to, og eftersom jeg ikke kan være med selv, vil jeg have mine nu.



Personalet på stationen i Terndrup modtog en portion af Sophus Falcks mindelegat som anerkendelse for en ekstraordinær indsats ved et stort antal mosebrande.

Flytningen til den nye station i Nyborg foregik med stort optog gennem byen. Forrest kørte en gammel hestetrukken brandspøjte, men hesten saltede i galop, og sprøjten nåede desværre ud af billedet.

MEDDELELSER

FRA FALCK & ZONEN

33. ÅRGANG

NOVEMBER 1969

NR. 11



Da det ikke kan garanteres, at juleposten vil indeholde næste nummer af „MEDDELELSER“ ønsker DE DANSKE REDNINGSKORPS allerede nu en glædelig jul.

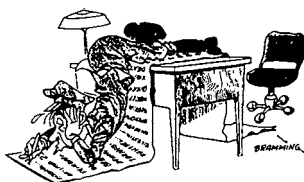
INDHOLD:

	Side
Lad være med det	295
William Falck har ordet	296
8 millioner strips	300
International redningskongres i Haag	304
Gennemgang af den københavnske administration	306
Statens Brandskole	307
Vær lidt opfindsom	310
Set & sket	312
Falckmand på kro	313
Personalialia	313
Breve udefra	314
Påhængssprøjten	315

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund
Redaktion: Preben Kjær, HD (ansvarshavende redaktør)
Jan Assentorp (redaktionens sekretær)
Bladets adresse: Falck-Huset, Polititoryet, 1593 Kbhvn. V.

Oplag: 5000 eksemplarer.
Tilsluttet Dansk Personalebladsforening.

Lad være med det!



Skadestuen misbruges, derfor er ventetiden 4-5 timer

Hvorfor er ventetiden på skadestuen på Gentofte Amtssygehus altid 3 til 5 timer? Det er lidet betryggende at komme der med sit tilskadekomne barn, hvis blod flyder, og blive modtaget af en sygeplejerske med ordene: — Værsgod at tage plads i venteværelset. Først når såret næsten er dannet, kommer barnet til behandling hos lægen. I det lille venteværelse befinder sig trafikskadede, folk med stærke smerter fra sår, samt smågrædende børn. Fælles for alle er, at de bliver modtaget med ordene: — Værsgod at tage plads i venteværelset. En samtale med en Falck-Zonen redder bekræftede, at ventetiden netop på denne skadestue altid er meget, meget lang. Ventetiden på f. eks. Frederiksberg hospitals skadestue er til sammenligning kort, og barnet bliver der med det samme tilset af en læge. Må jeg bede om en forklaring på de særdeles ringe fornold på Gentofte Amtssygehus. *Far til tre.*

Det aftrykte læserbrev fra BT den 11. oktober taler for sig selv. Forældrene til et barn, der skulle behandles på skadestuen i Gentofte, syntes – som alle andre ventende – at det varede lang tid, før patienten blev behandlet.

Det er ikke forhold, *vi har den mindste ret til at blande os i.* Alle kan nok være enige om, at ventetider er af det onde, men korpsets personale bør feje for egen dør først. Vi ved f. eks., at vi i tidsrummet fra kl. 9 til kl. 14 hver dag skal køre 50 % af hele døgnets patientbefordringer, det være sig indlæggelser, kørsel til og fra ambulans behandling og ambulancekørsel. Det kan ikke undgås, at der bliver ventetider på sygekørsel. Vi ved også, at vi ofte bliver bebrejdet fra tilskuere, at vi efter deres mening er „alt for længe om at komme“ til en ulykke. Det kan skyldes trafik etc. – altså forhold, som tilskueren ikke umiddelbart kan gennemskue. Tilsvarende kan der være forhold, der medfører ventetid på et hospital, som redderne ikke umiddelbart har kendskab til. Derfor må vi fastholde, at den retningsmand, der har udtalt sig, ikke har haft nogen som helst ret til eller baggrund for dette. Skal vi ikke være enige om, at han efter „BT-sprog“ har *båret sig rigtig torskent ad?* . . .



DIREKTØREN HAR ORDET

William Falck:

Men det skete...

I Bethlehem by anede man ingenting.

De sov.

Julen holdt ikke sit indtog med brask og bram.

Reklamechefernes, public-relation's-folkenes og akquisitionschefernes æra havde endnu ikke holdt sit indtog i denne verden.

Julen kom i stilhed.

Inden længe vil mange synge om, at „Højt fra træets grønne top stråler juleglansen“, – uden at være i stand til at forklare, hvori juleglansen består.

For vi voksne er julen som oftest en rejse tilbage til fortiden, – sindet stemmes.

Sagt i et stiltfærdigt øjeblik, – hvorfor kan denne sindets mildhed ikke vare udover julen?

Vi kunne da prøve.

Da denne rubrik blev startet af redaktionen, slog man til lyd for, at de skrivende direktører bl. a. skulle kommentere aktuelle begivenheder, stedfundne ændringer eller væsentlige perspektiver inden for redningskorpset.

Mangt og meget er blevet delt ud til bladets læsere, – vor økonomi er blevet behandlet. – Vi har hørt om frustration, som allerede Marx var inde på under sin gennemgang af fremmedførelsesteorien, tanken om et abonnementsystem

i Nordtyskland er kastet på bordet og meget andet, – viden og synspunkter har forladt lagerpladsen og er delt ud til højre og venstre, – hvad er der tilbage til mig?

Jo, –

lad det blive til nogle betragtninger om arbejdspladsdemokrati, – selv om dette emne tidligere er berørt i denne rubrik. Netop derfor indledningen om sindets mildhed, – ønskerne om en glædelig jul kommer senere.

Vi befinder os på et tidspunkt af året, – hvor man ser tilbage. Hvad har året så givet os? Bl. a. en ny overenskomst, – hvilende på helt nye principper, – den har nu kørt så tilpas længe, at man forsigtigt kan bedømme virkningerne.

Jeg er velvidende om, at overenskomsten nogle steder i landet har givet anledning til lokalt kiv.

Under ODENSE A/S har vi heldigvis været fritaget for sådant og vel nok, fordi vi har haft anledning til på en stilfærdig måde at tale om tingene.

Vi har afholdt to møder med tillidsmændene fra de fynske stationer og et møde med det samlede personale fra entreprenøraftdelingen i Dalum, – hvis overenskomstmæssige interesser er lidt afvigende fra normen. Til stede ved møderne var formanden for Chaufførernes Fagforening i Odense, Erik Nielsen.

Sigtet med møderne var at understrege vigtigheden af, at man over bordet frit

kunne tale sammen om problemerne, og et helhedsindtryk fra møderne må være, at man i og for sig var fuldt tilfreds med de nylig afsluttede overenskomstmæssige forhold. Der var stor spørgelyst fra mødedeltagernes side, man var enige om, at den nye overenskomst efter en indkøringsperiode stort set virkede tilfredsstillende for alle parter. Man var glade for at få supplerende oplysninger om grundlaget for overenskomstens tilblivelse og efter hvilke retningslinier, stationsgrupperne var udarbejdet. Møderne gav os mulighed for at vurdere mulighederne og betydningen af en udvidet mødeaktivitet. Vi har på Fyn i samråd med tillidsmændene besluttet at afholde kontaktmøder og mindst to årlige kontaktkonferencer – sidstnævnte med tillidsmændene. Den første konference med tillidsmændene vil blive afholdt straks efter selskabets generalforsamling i 1970, og temaet vil blive selskabets økonomi og planlæg-



En følge af kontaktmøder og virksomhedsnævn kan blive, at en større forsamling skal på besøg hos autoforhandlerne og se på egnede chassis'er til kranvogne.

ning. Man vil fra ledelsens side gennemgå regnskabet og kommentere de enkelte poster, og vi håber derigennem at kunne aktivere interessen hos personalet for selskabets økonomi, – og vi vil ikke camouflere noget – ej heller direktørens løn!

Kontaktmødernes udformning er lagt i hænderne på direktionssekretær *K. A. Rasmussen*, og meningen er, at man vil søge afholdt to møder for ODENSE/DALUM's personale hvert kvartal, og den øvrige kontaktmødeaktivitet lægges ud på de enkelte stationer med et foreløbigt sigte på at afholde tre møder på hver station i løbet af 1970. Vi mener herved at have skabt et organ, der kan rydde mange banale problemer af vejen og samle synspunkter til forelæggelse for ledelsen. Møderne er dog også tænkt som anvendbare til information fra administration ud til den udøvende fraktion af vor virksomhed. Det er nærliggende at tro, misforståelser af cirkulærer, „– og hvorfor skal vi nu til at gøre det“ – vil mindskes fremover.

Kontaktmøderne vil vi afholde som MORGENMØDER, d. v. s. kl. 8.00, og selskabet vil være vært ved en morgenkrydder og en kop kaffe.



Direktionssekretær K. A. Rasmussen fra Odense får ikke lov til at sidde med hænderne i skødet – stet ikke efter at han skal arrangere kontaktmøder.

Man har fra såvel tillidsmændene som fra fagforbundets side givet udtryk for, at man er meget positivt indstillet over for den kommende mødevirksomhed, og man er enige om, at det er bestræbelser, der vil give større solidaritet over for fællesskabet.

Inden for erhvervslivet er der i de senere år sket mange bemærkelsesværdige ting og også mange ejendommelige, – det ligger helt klart, at tiderne er ikke særlig gunstige for os, – lønstigningerne blev større end ventet, og vore indtjeningsmuligheder på patientbefordringsområdet og brandslukning er til at overse, hvorfor en stigning af reguleringstillægget på vore abonnementer er den eneste vej frem for at skaffe dækning for de ca. 3 mill. kroner, der skal inddækkes. Derfor gælder det om for enhver korpsmedarbejder at have for øje, at den vigtigste person i korpset er *abonnenten*, ham må vi ikke svigte, – for hvis han svigter os, er DERES stilling i fare. Derfor er det bedre at yde én assistance for meget end én for lidt. Vi er en sund virksomhed i dansk erhvervsliv, der ikke står over for en Danø-kur, men vi må også tage tingene under lup, – men vi ser gerne, at vore medarbejdere er med i billedet og til stadighed holdes informeret.

Korpsets ledelse har på forskellige møder og konferencer i årets løb tydeligt tilkendegivet, at man er positivt indstillet med hensyn til indførelse af „Demokrati på Arbejdspladsen“ i form af virksomhedsnævn. Der er divergerende meninger med hensyn til sammensætning og opgaver, ikke blot fra ledelsens side, men også fra faglig side, – hvilket bl. a. må ses på baggrund af, at hele syv organisationer har kontraheret med korpset rent overenskomst-

Redaktionen vil også tilslutte sig med ønsket om en glædelig jul og en god vagt for de, der skal tilbringe deres juleaften i stationernes hyggelige lokaler.



mæssigt. Spørgsmålet om en karteldannelse må vel her være løsningen, og fagforeningsformand Erik Nielsen gav ved et af vore møder udtryk for, at en faglig sammenslutning inden for korpsets rækker i realiteten kunne blive spiren til et industriforbund. Erik Nielsen lovede i øvrigt, at indførelse af virksomhedsnavn ikke ville betyde, at det røde flag skulle hejses på stationsbygningerne som tegn på, at virksomheden var overtaget af medarbejderne, – tak for løftet!

Disse første møder har for mig været meget givende at arbejde med i og givet stor indsigt i menneskelige forhold og reaktioner, og denne artikel er et referat af, hvad min egen fornemmelse har

været af mødevirksomheden, – tilbage står at udtrykke håb om, at den samhørighedsfølelse, som rådede på møderne, må fortsætte – også ud over julen – også ud over 1970 – kort sagt, at den må bestå.

Julen kommer . . .

Jeg ønsker alle medarbejdere og deres familier en god jul og til de, som skal tilbringe julen på vagt et ekstra håndtryk og GOD VAGT!

8 millioner strips

af Gunnar Lindehammer



Dette tal udgør bare en enkelt post på vort store og omfattende forbindsstof-program, som omfatter mange andre former for nyttige artikler til brug for vore abonnenter, og som blev ændret fra og med 1. november.

I over 50 år har vi forsynet vore abonnenter med forbindsstoffer. Det har været en lang vej over blik- og papkasser til dagens moderne udformning af vore nuværende modeller til husstande, biler og virksomheder, og lidt af et puslespil at finde frem til den rigtige sammensætning og i høj grad den tilladte. Myn-dighederne har udformet strenge bestemmelser for de varer, der nedlægges i en forbindskasse. Såvel *Sundhedsstyrelsen* som *Arbejdstilsynet* er medbestemmende ved enhver ændring eller nyt til supplement af kassen. Det er altså ingenlunde nogen let opgave at forbedre eller standardisere. Mange meninger gør sig gældende og mange hensyn skal tages, før vi kan slippe en ny model på markedet. Hidtil har vi haft en lidt amatøragtig forretningsgang, idet vi selv pakkede vore forbindskasser ude på stationerne, ja, selv de gamle trækasser havde vi en overgang egen snedker til at fremstille.

Årene og udviklingen har imidlertid krævet en gennemgribende rationalisering, også inden for dette beskedne område, og vi har forsøgt at gennemføre en ordning, der foruden at være mere effektiv og billigere også tilfredsstill

abonnenternes virkelige behov og endelig befrier korpsets medarbejdere på stationerne for pakning.

Hvad er der da sket?

Oprindelig købte vi vore varer hos forskellige leverandører efter en forudgående licitation og samlede som allerede nævnt selv detaljerne i respektive kasser. Nu har vi etableret os med en såkaldt hovedleverandør, der foretager såvel indkøb som distribution. Det er firmaet *Medital*, der i fremtiden skal varetage vore interesser på hele området.

Mange hænder er i arbejde, før abonnenten kan modtage sin 6a kasse eller autobox. Store fabrikker rundt om i Europa er de egentlige leverandører, således får vi gazebind og vat fra *Termedia Werken* i *Schönbach* helt nede ved den tysk-polske grænse. Fabrikken leverer disse varer til mange europæiske lande og beskæftiger over 500 medarbejdere. Det er en udpræget industri-virksomhed, som gennem mange processer forarbejder råvarerne til færdige ruller med gazebind og pakker med vat. Karte- og spindemaskiner laver et infernalsk spektakel, og de arbejdere, der er beskæftiget i maskinhallerne, er da

også alle pakket ind i tykke huer og hovedtørklæder for at lukke den værste støj ude. En stor del af fabrikationen foregår ved håndkraft f. ex. indpakning af gaze og vat i vore kartoner. Det er morsomt at se de kvindelige arbejdere sidde med små Falck-Zonen kartoner tusinder af kilometer fra Danmark.

I Solingen fremstilles vore sakse og pin-cetter, også på en stor specialfabrik, *Emil Schlemper, G.m.b.H.* Det er en typisk industriby, hvor specialfabrik ligger ved specialfabrik. En fremstiller knive, en anden sakse, en tredje neglefile o.s.v.

Vort brandplaster og poroplastret fremstilles også i Tyskland på den kendte fabrik „*Lohmanns*“. Disse specialplastre er efterhånden meget anerkendte og forebygger infektioner, fremmer sår-dannelse og er velegnede til mindre brand-sår.

Hæfteplastre i almindelighed og i mange størrelser køber vi hos *Nopi*, en dansk fabrik, med hvilken vi har haft et mangeårigt samarbejde. Hafniapla-stret er kendt over hele Danmark. *Nopi* er også en stor koncern med fabrikker over det meste af Europa. Vi samarbej-der selvfølgelig med den danske fabrik, som ligger i *Rødovre ved København*. Endelig kommer så medicinalvarerne jod, merbromin, kloraminsalve og euf-lavinsprit, hvilke er udprægede apote-kervarer, som vi får fra et dansk apo-tek, *Vajsenhus Apoteket i København*. Alene kloraminsalve aftager vi 600.000 enheder af om året. Vi har haft lidt besvær med jod, som er et vanskeligt præparat. Man siger i fagsproget „at jod vandrer“. Vi har derfor søgt Sund-hedsstyrelsen om tilladelse til at anvende et andet præparat, som ikke fordam-per og som ikke kan volde skade på kassernes øvrige indhold. En utæt jod-flaske er jo en grim ting at få fingre i.



Forbindskasser er gode at have med overalt. Vor telefonpige, Solveig, tog den med til stranden.

Emballagen

De røde, blå og hvide kasser kommer fra *Schous Fabrikker i Ørholm*, som foruden den øvrige virksomhed også har fabrik for plastikvarer. Autoboxene får vi fra firma *Opos*, en plastikfabrik på Amager. Medicinskabe og 5b kasser fremstiller firma *Hoffstätter og Ebbesen i Herlev*. Denne fabrik eksperimenterer i øjeblikket med nye modeller, bl. a. håber vi at kunne bringe en ny eksklusiv autobox på markedet omkring nytår

1970. De almindelige papkasser kommer fra *Colon*, en stor emballagefabrik på *Nørrebro* i *København*.

Som man ser er utrolig mange mennesker beskæftiget, før vi kan aflevere den eller de kasser abonnenten har krav på i henhold til abonnementet. Hvorfor køber man så mange forskellige steder? Ja, det er et spørgsmål om priser, leverancer, myndighedernes bestemmelser o.s.v., men vi har da bestræbt os på at gøre indkøbene så fordelagtige som muligt ved bl. a. licitationer og langtidskontrakter.

Vi får nu de færdige kasser leveret via *Medital*. Det drejer sig om 6a-6b og 5b eller forbindskassen til husstande, auto-box til bilen og fabrikkassen til industrien. Medicinskabene pakker vi selv indtil videre, til vi en gang kan gennemføre salg af et større og bedre skab. Behovet findes. Vi har indtil dato solgt over 15.000 medicinskabe.

Medital har etableret en speciel samlefabrik på *Amager*, hvor flittige damer nu samler vore forbindskasser så at sige på løbende bånd og i takt med den sti-

gende efterspørgsel sendes kartoner ud til respektive selskaber og stationer med det ønskede antal af hver art. Selvfølgelig leveres der også „løse varer“ f. ex. til den abonnent, der selv kommer til stationen og kun mangler hæfteplaster.

Færdigpakkede suppleringsposer

Dette sidste giver anledning til at omtale det sidste nye skud på stammen: levering af færdigpakkede kompletteringsposer og kasser. Vi har efterhånden fået den erfaring, at en stor del af vore abonnenter har specielle ønsker om komplettering. Således har hæfteplaster en fremtrædende plads på bestillingssedlerne, medens andre varer ikke bruges i samme omfang.

Vi har derfor aftalt et nyt program for komplettering med firma *Medital*, som skal træde i kraft 1. november d. å. Det omfatter ialt 10 forskellige pakninger lige fra en pose med hæfteplastre til en færdig komplet opsætning af indholdet i 6a og 6b kasserne. Programmet er sammensat sådan, at ethvert nogenlunde rimeligt ønske omgående kan opfyldes



På MEDITAL pakkes forbindsstoffer dagen lang. I fremtiden vil også supplerings-sættene blive pakket færdige herfra.

var det i Ægypten, De havde lært første-hjælp?



og kompletteringen afsendes lige efter modtagelsen af bestillingssedlen.

Her kommer vi så til en meget ømtålelig ting, som er uendelig vanskelig at undgå. Masser af mennesker skriver efter forbindsstoffer, vi modtager hver dag mellem 300 og 500 bestillinger alene her i Hellerup. Hertil kommer så de bestillinger, provinselskaberne modtager. Men fælles for dem alle er det sådan, at et endog meget stort antal abonnenter glemmer at skrive navn og adresse på bestillingssedlerne – og så er vi lige vidt. Vi har ingen mulighed for at tilsende forbindsstofferne, selv om vi meget gerne ville tilgodese vore abonnenter med de ting, de gennem deres abonnement har krav på og ret til. Som følge heraf kommer der reklamationer fra abonnenter, der ikke kan forstå, at de ingen forbindsstoffer har fået og slet

ikke, at mange af dem til dels selv er skyld i miseren. Vi håber nu, at vi med en ny tydelig rød tekst på bestillingssedlerne minder abonnenterne om denne vigtige detalje, nemlig at skrive navn og afsenderadresse på enhver bestilling. Det må gerne gentages af hver medarbejder, der udleverer forbindsstoffer eller tegner abonnenter. Vi kan her efter, når alle detaljer ved pakning og udlevering er klargjorte, koncentrere os om at præsentere så tiltalende en vare som muligt. Sterile, vaccumpakkede varer ligger inden for mulighederne i et fremtidigt program, ligesom vi håber på myndighedernes godkendelse af vore forslag til ændringer i indholdet af apotekvarer.

Forbindskassen er en lille, men vigtig detalje i vort abonnementsystem. Mange abonnenter er tegnet på forbindskassen og dens indhold. Også farverne



Autobokse gøres klar.

spiller en væsentlig rolle, rød, blå eller hvid. En husmor vil gerne være medbestemmende, hun vil bl. a. gerne have lov til at vælge. Sælger vi 85 % røde kasser og 15 % hvide eller blå, ja, så er det kunden selv der har valgt. Det giver større tilfredshed hos begge parter.

Til slut kan vi opsummere de færdigvaver, vi i dag er i stand til at tilbyde selskaberne og stationerne. Skulle der være andre ønsker, som ville være rimelige at efterkomme, er vi da gerne til tjeneste, men man må huske, hvilken proces der skal i gang ved hver ændring..

6a færdigpakket i karton

6b færdigpakket i karton

5b færdigpakket i karton

*6a komplettering færdigpakket i karton
+ 10 forskellige kompletteringer.*

G. Lindehammer

International redningskongres i Haag

I slutningen af september afholdt den internationale redningsorganisation, *AISS*, sin 8. internationale redningskongres i Haag. Arrangementet faldt sammen med „Het Orange Kruis“s 60 års jubilæumsfestligheder i Holland. For en ordens skyld skal nævnes, at sidstnævnte organisation i Holland fungerer som koordinator af førstehjælps- og redningsvæsen i Holland. Fra Danmark deltog direktørerne *Henry Jørgensen* og *Børge Johansen* samt redaktør *Preben Kjær*. At korpsinstruktør *Aage Rørmark* endvidere



Præsidiat for den internationale redningsorganisation med vor egen Rørmark i midten.



var med kan vel ikke undre nogen, idet Rørmark bestrider den tillidspost at være vicepræsident og uofficiel sekretær for redningsorganisationen.

Kongressen blev vellykket. I hovedsagen diskuterede man de endnu uløste problemer fra redningskongressen i København sidste år og sideløbende med kongressen udstillede større „sanitetsvirksomheder“ deres ambulancemateriel. Der var af særlig interesse forskellige båretyper og nogle „udrykningstæpper“, som vi allerede nu har til afprøvning på nogle af vore stationer for at se om de kan benyttes til vor patientbefordring.

Skal der generelt konkluderes et resultat fra kongressen må det blive en erkendelse af, at Danmarks ambulance-tjeneste stadig er i toppen. Blot skal nævnes, at vi tilsyneladende er ved at sække agterud i København med hensyn til indsættelsen af de i andre millionbyer i Europa afprøvede hospitalsambulancer til udrykningsbrug. De resultater, der blev fremlagt i Haag med hensyn til udrykningsambulancer på hospitalerne eller „Århus-ordninger“ i storbyer, kunne tyde på, at denne løsning er vejen frem.

Nu kunne vi i og for sig være uberørte af dette, idet det som bekendt er *Københavns Brandvæsen* og hospitalsvæsenet, der forestår ambulancetjenesten i hovedstaden, og vi for vort vedkommende har fået løst problemerne i Danmarks næststørste by, Århus. Men vi synes alligevel, at det hele kommer os en smule ved, da vi naturligvis er interesserede i at bevare den danske patientbefordrings næsten verdensberømte ry.

Øverst ses de lyttende deltagere fra redningskongressen.

Nederst modtager præsidenten for AISS, dr. van der Slikke, korpsets hæderstegn for sin indsats til fremme af international erfaringsudveksling.



Gennemgang af den Københavnske administration

Bestyrelsen for Falcks Redningskorps København A/S har anmodet Industri-konsulent IKO A/S om at fremkomme med forslag til rationalisering af administrationen i Falck-Huset og Hellerup.

Som vi skrev i dette blads december-nummer i 1968 er det ikke altid morsomt for en afdelingsleder at få sin afdeling og dens arbejde analyseret af en såkaldt rationaliseringsekspert, idet han måske straks øjner muligheder for uønsket kontrol og indblanding.

Til gengæld er der ikke noget at sige til, at en virksomhedsledelse eller bestyrelsen for et aktieselskab undertiden ønsker eksperter til at gennemgå en virksomhed for at få klarlagt, hvorvidt den fungerer så effektivt, som det er ønskeligt. Når man daglig gennem presse og TV ser virksomheder, der må lukke, og store, velrenommerede selskaber, der skal reorganiseres, kan det ikke forekomme kritisabelt, at man prøver at få sin egen virksomhed til at fungere bedst muligt. Det må betænkes, at de virksomheder, der lukker eller reorganiseres, altid ifølge pressen gør det, fordi *ledelsen* ikke har været effektiv eller har overadministreret. Medarbejdere fra de lukkede eller reorganiserede virksomheder ses ofte bagefter som de hårde anklagere, der fortæller,

at det, der skete, kunne have været undgået, hvis o. s. v. man for længe siden havde gjort sådan og sådan. De samme medarbejdere har måske været de største modstandere af alt nyt i deres velmagtsdage. Sådan er vi mennesker, og det bedste, man kan gøre, er vel nok at ignorere vores undertiden inkonsekvente opførsel.

Med hensyn til gennemgangen af København A/S's administration må det ses som et meget positivt skridt i retning af at få den faste organisation, der efterhånden er forsøgt bygget op, etableret på et rationelt grundlag. Den første ekspert fra IKO, der har været sat på vor opgave, *civilingeniør M. B. Haupt*, fortæller da også, at han overalt er blevet meget positivt modtaget.

At analysere en administration som Falck-husets er ikke nogen lille opgave, hvorfor det også af denne grund må hilses med glæde, at korpset har villet ofre en stab af analytikere i stedet for at lade de enkelte afdelingsledere eller andre få et sådant job som fritidsopgave ved siden af den daglige rutine.

Vi vil opfordre alle administrationens medarbejdere til at bidrage til, at der fra IKO's side kan præsteres et så godt og positivt resultat som overhovedet muligt.

– Befalingsmandskursus fra Statens Brandskole skal være bestået med tilfredsstillende resultat . . .



Enhver ansat i korpset kender denne vending fra OPSLAG om lederstillinger. For at afsløre, hvad vendingen virkelig betyder, har vi bedt en af brandtjenestens medarbejdere, civiløkonom **Poul Falck**, om at gengive nogle af de indtryk, han har fået på befalingsmandskursus i august/ september.

I perioderne 11/8–29/8 og 22/9–11/10 deltog jeg i Statens Brandskoles befalingsmandskursus. I den forbindelse har Meddelelsers redaktør bedt mig fortælle lidt om Statens Brandskole, give mit indtryk af skolen samt give et par gode råd til de folk, der står overfor at skulle på skolen. Da jeg kun har deltaget i et enkelt af skolens kurser, nemlig befalingsmandskurset, vil min artikel først og fremmest komme til at handle om dette kursus.

Den lovmæssige baggrund for Statens Brandskole

Statens Brandskoles opgaver er fastsat i justitsministeriets bekendtgørelse af 3. januar 1966. Det fremgår af bekendtgørelsens § 1, at

„Statens Brandskole har til opgave gennem afholdelse af kurser på skolen at uddanne brandinspektører og andre befalingsmænd, brandmandskab med kvalificeret arbejde og alt heltidsbeskæftiget brandmandskab. Endvidere skal skolen gennem udsendelse af øvelsesplaner, lektionsmateriale, håndbøger og lignende virke for en effektivisering af uddannelsen af brandvæsenernes personel.“

Disse opgaver løses af skolen ved afholdelse af en række kurser, nemlig:

1. **Brandinspektørkursus**
2. **Befalingsmandskursus**
3. **Brandmandskursus**
4. **Materielkursus**
5. **Røgdykkerkursus**
6. **Suppleringskursus**

Statens Brandskole ledes af skolechef *G. Haurum* og chefinstruktør *M. Lund*. Skolen er indrettet i lokaler på *Genstofte brandstation*. Desuden ejer skolen en lille villa ved siden af brandstationen. I villaen er der indrettet spisestue og opholdsstuer. Bespisningen af de altid sultne brandmænd foregår i villaen. Menuen sammensættes af den meget hjælpsomme men bestemte „vilalakommandant“ *fru Nielsen*.

I de forløbne år har brandskolen udgivet to håndbøger, som bør ejes og studeres flittigt af alle, der arbejder med brandslukning. Disse bøger er:

„Slukningsteknik og -taktik“

af *Gunnar Haurum*, Statens Brandskole 1967.

„Brandmateriel“

af *Gunnar Haurum*, Statens Brandskole 1969.

Endvidere er der en tredje håndbog på vej, dens emne er *pumpelære*.

Om befalingsmandskurset

Som det fremgår af bekendtgørelsens § 1 er det bl. a. skolens opgave at ud-danne befalingsmænd. Befalingsmands-kurset varer seks uger, og er delt op i to perioder af tre ugers varighed. Det er skolens mål med dette kursus at ud-danne nuværende og kommende ledere til:

1. gode ledere på et brandsted,
2. gode instruktører for mandskabet på stationerne.

ad 1: Gode ledere på et brandsted

Skolen går ud fra som givet, at de folk, der sendes på befalingsmandskurset, er udvalgt, fordi de i forvejen har leder-evner. Der gøres således intet for rent psykologisk udvikling af disse evner. Derimod søger skolen at give eleverne en grundig teoretisk uddannelse. Den kommende leder skulle herigennem blive i stand til at træffe den rigtige beslutning på kortest mulig tid. Ved at kaste et blik på timeplanen, kan man danne sig et indtryk af, hvor vidt den teoretiske uddannelse spænder: Regning, fysik, elektricitetslære, materiellære, pumpelære, slukningsteknik, sluknings-

taktik, drejestiger, tankvognsbrande, trykflasker, væskebrande, brandlovgivningen o. s. v.

Efter den brandteoretiske uddannelse går man over til at behandle de opgaver, en leder på et brandsted skal tage sig af – og i hvilken rækkefølge. Det er jo som sagt vigtigt, at de rigtige beslutninger bliver taget så hurtigt som muligt, og at de bliver ført ud i livet.

Træningen i at træffe den rigtige beslutning ville naturligvis blive mest effektiv, hvis man kunne „øve sig“ ved virkelige brande. Det er jo imidlertid ikke så nemt. Det nærmeste, man kan komme praksis i denne forbindelse, er planspil. På skolen er opbygget en temmelig stor og åbenbart meget brandfarlig købstad, „Skoleborg“, samt en lille stråttækt landsby, „Elevby“. Her opstår den ene brand efter den anden. Elevernes opgave ved disse brande er at bedømme situationen, tage beslutning til førsteindsatsen og give ordren til denne, rekonoscere samt skitsere planen for den endelige indsats.

ad 2: Gode instruktører på stationerne

Ifølge bekendtgørelsens § 1 skal skolen ligeledes „virke for en effektivisering af uddannelsen af brandvæsenernes personel“. Det foregår på befalingsmandskurset på den måde, at eleverne opøves i at holde instruktioner. Meningen er nemlig, at de kommende ledere skal kunne give deres viden videre til mandskabet på stationerne.

På skolen foregår det på den måde, at holdet deles op i tre grupper. Hver person i grupperne får uddelt et antal emner. Efter et par afteners forberede-



– Puh ha, det var en hård time



Skolechef Haurum med kridt i hånden.

delse skal hver deltager i grupperne fremføre sit emne for de øvrige gruppedlemmer, som så siden får lejlighed til at kritisere instruktionen. Herigennem får eleverne et check på, hvorledes deres instruktion virker på andre.

Indtryk af befalingsmandskurset

Mit indtryk af kurset er absolut positivt. Undervisningen er effektiv, og fra alle sider bliver eleverne mødt med en positiv og hjælpsom holdning. Dette gælder såvel fra skolechef Haurums og chefinstruktør Lunds side som fra diverse instruktører og lærere. Jeg tror, alle tog meget med sig hjem fra kurset. Den positive holdning, vi blev mødt med fra skolens side, smittede af på eleverne. Den spænding, der måske i starten var mellem brandfolkene fra de forskellige korps, afløstes snart af hjælpsomhed og samarbejdsvilje. Jeg vil håbe, at samarbejdsviljen vil fortsætte, når eleverne igen er trådt i aktiv tjeneste.

Om skolen har opnået, hvad den ville rent fagmæssigt, viser sig først, når eleverne er begyndt at fungere som ledere rundt om i landet.

Det lille minus!

Kun to punkter kunne der måske rettes en smule på. Det viste sig, at mange af eleverne havde vanskeligt ved at opbygge deres instruktioner. Måske burde skolen bruge en enkelt time på at forklare, hvorledes man disponerer et stof, som man ønsker at give videre til andre.

Det viste sig ligeledes på kurset, at mange af de mest interessante diskussioner opstod omkring planspillene. På kurset anvendtes 6 eftermiddage til planspil. Det er imidlertid et spørgsmål, om der ikke burde anvendes mere tid på disse spil. For det første på grund af de gode diskussioner, og for det andet fordi planspillene er meget lærerige.

Et par gode råd

Til jer, der før eller siden skal på befalingsmandskursus (og det gælder vel også for de andre kurser):

Luk munden op, hvis I er uenige med „lærerne“

Prøv at diskutere de ting igennem, I går og spekulerer på. Diskussioner er en god måde at komme misforståelser til livs på (hvad enten det er jeres eller „lærerne“s misforståelser). Og desuden er der jo det, at et problem sjældent kun har én løsning – det gælder om at finde frem til den mest hensigtsmæssige af de mulige løsninger.

Og til sidst: *prøv at sætte jer ind i de mest almindelige regneregler, inden I begynder på kurset.* Køb en elementær regnebog eller deltag i et brevkursus. Det er jo en skam, at alle den første uges aftener skal bruges til noget så nødvendigt, men kedeligt, som regning. Der er nok af spændende problemer at tage fat på – og endelig er der jo ikke langt fra Gentofte til Nyhavn.

P. Falck.



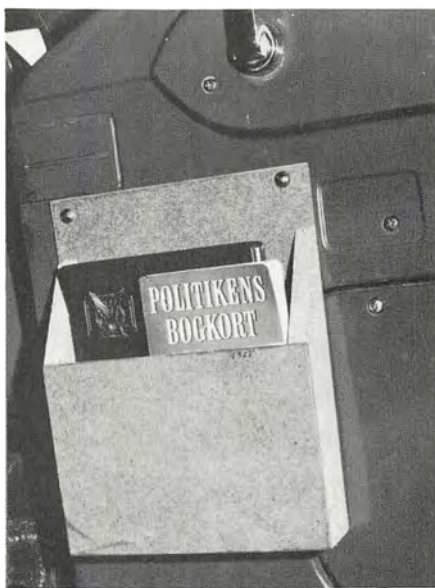
Vær' lidt opfindsom!

Som den første i en række af håndbøger, der vil blive udarbejdet til de forskellige kategorier af køretøjer, er bugseringshåndbogen udsendt. Håndbogen er udarbejdet i samarbejde med Vogntjenesten, og skulle, når den indholdsmæssigt er fuldt udbygget, dække behovet for relevant information. De 24 plastiklommer vil i takt med tid og behov blive udfyldt, og det kan på nuværende tidspunkt nævnes, at instrukser om *bjergning*, *oplysninger om de mest gængse bilmærker* og en *fortegnelse over tankstationer med døgnbetjening* er under udarbejdelse.

Informationsværdien

Fra flere stationer er der udtrykt ønske om, at håndbogen skulle udleveres til alle ansatte i lighed med personalehåndbogen. Man må dog erindre, at bugseringshåndbogen til forskel fra personalehåndbogen indeholder oplysninger, der skal dække et *akut behov* for information, d. v. s. når redderen står for løsning af en given opgave ude på landevejen. I disse situationer er det

uomtvisteligt nemmere, at håndbogen til stadighed befinder sig i kranvognen fremfor at redderen skal medbringe den på hver tur. I øvrigt kan det nævnes, at



2 stk. spånplade, 2 stk. masonitplade, 2 selvskærende skruer – og så er der plads til BUGSERINGS-HÅNDBOG og kort.



Her er bugseringshåndbogen anbragt fikst og let tilgængeligt i en vejpatruljevogn.

det også er et spørgsmål om økonomi. Vi har ca. 650 kranvogne m. v. og ca. 2500 fastansatte på stationerne.

Det er selvfølgelig en forudsætning for informationsværdien, at redderne er bekendt med indholdet i hovedtræk. Derfor er der også leveret et eksemplar til mandskabets opholdsstue, således at man kan studere indholdet i ledige stunder. Endvidere vil der blive leveret et eksemplar til alle vagtstuer og lederkontorer. Derfor reddere m. fl.: *Hold Jer à jour med indholdet og sæt evt. signatur på det materiale, I har læst.*

Anbringelse i kranvogn

Som en undskyldning for endnu ikke at have installeret håndbøgerne i vognene har et fåtal af stationer anført, at den ikke kan være i handskerummet. *Det skal den heller ikke.* Ved lidt op-

findsomhed og fingernemhed kan det lade sig gøre at snedkerere en lille kasse, eksempelvis som vist på hestående billede. Endvidere har vi fået oplyst, at man for få kroner kan købe en plastikkasse, der er særdeles egnet til formålet.

Håndbogen bør anbringes let tilgængelig og altså ikke sammen med twist og Pronto-dåser i handskerummet.

Vi tror og håber, at håndbøgerne vil blive til fælles gavn, således at antallet af skader (nu er der ingen brugbar undskyldning for ikke at anvende sikkerhedskæder eller -wirer ved kørsel med kranvogne, ladvogne og skovlvogne. Det står på tryk i bugseringsinstruksen – side 2 i håndbogen – pkt. 3.2, 3.5 og 4.1) vil blive reduceret til et minimum.



Fælles Falck-telefonnumre

Efter forskellige henvendelser fra medarbejdere, blandt andre assistent **Erling Olsen**, **Taastrup**, har ledelsen besluttet at undersøge mulighederne for at få fælles telefonnumre over hele landet. Man satser på fire to-taller som endecifre, og har skrevet til telefonselskaberne og spurgt om muligheden for på langt sigt at ændre alle bestående numre. De fire to-taller benyttes med fordel i Århus-Alborg-området.

Hvis man skal ændre telefonnumrene i forbindelse med fuldautomatisering må vi erkende at være kommet lidt for sent på den, men alle stationer bedes venligst have øjnene åbne for en ændring, og hvis lighed gives, meddele dette til hovedkontorerne.

Fra film- og TV-fronten

Rådet for Større Færdselssikkerhed er i færd med at foretage en række TV-optagelser over hele landet. Mange af vore stationer har været involveret og ydet rådet værdifuld støtte, der i henhold til direktionens OPSLAG har været uden beregning so met bidrag fra korpsset til større færdselssikkerhed. Blandt andre kan nævnes, at stationerne **Rødovre** og **Slagelse** har været direkte medvirkende, medens station **Roskilde** har kørt havarerede biler det halve Sjælland rundt med „Sjællandsbussen“. **Ferdinand** fra TV duede heller ikke som brandmand, men stationen i **Hørsholm** fik megen morskab ud af at brænde et gammelt hus af og huse TV-holdet, medens optagelserne varede.

Stationsleder **Folmer Husted** i **Ringkøbing** har ikke haft det let med skum. I forbindelse med de lokale optagelser af den nye Kaj Munk film bad filmholdet stationen om assistance. Der skulle laves regnvejr i stormvejr med skummende bølger. Men efter sigende klarede Husted og to reddere opgaven med bravour, idet de „fabrikerede“ skumplader næsten hurtigere end filmholdet kunne benytte dem.

Regionalkontor

Det nye regionalkontor i **Nykøbing Falster**, der skal tage sig af stationsadministrationen på Lolland/Falster er så småt ved at være indarbejdet. Øvrige stationer bedes bemærke, at al post vedrørende abonnementsager og rapporter på „Sydhavsørne“ skal sendes til Nykøbing Falster. Personalet på regionalkontoret består af afdelingsleder **Helge Hansen**, der tidligere ledede hulkortafdelingen, sekretær **Verner Larsen**, kontorassistent **Wengel Hansen** og kontorassistent, fru **Karen Ehlers**.

Akkvisitionsændring

Pr. 1. januar 1970 er det vedtaget, at Ålborg's akkvisitionsleder overtager ledelsen af alle akkvisitører under Ålborg A/S og nord for Limfjorden. Det vil i praksis sige, at akkvisitørerne i Skagen, Frederikshavn, Hjørring, Fjerritslev og Thisted samt Nykøbing Mors får akkvisitionsleder **Svend Jensen fra Ålborg** som nærmeste overordnede. Forretningsgangen tilrettelægges af direktør **E. Bødker**, akkvisitionschef **G. Lildehammer** og **Svend Jensen** i forening.

Afgifter og priser

Monopoltilsynet har godkendt en takstforhøjelse pr. 1. januar 1970 på abonnementerne, således at reguleringstillægget forhøjes til 56 %. Patientbefordring for det offentlige har fået en mindre forhøjelse, idet minutfaktoren er godkendt forhøjet til 34,5 øre.

E. D. B. løn

Revisionsafdelingens nye lønsystem er ved at blive „testet“, som det hedder, hvilket vil sige, at der køres parallelkørsel mellem det gamle og det nye system. Alt går efter sigende godt, således at der – bortset fra kildeskat – ikke skulle være noget at frygte med hensyn til lønnen efter 1. januar.

Vognmærkning

Direktør **Mogens Falck** oplyser, at der er ved at blive udarbejdet helft ensartede og klare retningslinier for de forskellige vogn-typers mærkning med bomærker og navne-påskrifter. Billeder af de nye påskrifter vil blive tilsendt distrikts- og stationsledelse, således at alle vogne efterhånden kan præsentere sig ens over hele landet.

Personalemøder

Som det fremgår andetsteds i bladet har man på Fyn til stor tilfredshed for alle parter afholdt møder mellem mandskab, fagforbund og ledelse. En række mindre og større problemer blev løst. Ligeledes har direktionen i København efter opfordring deltaget i et meget positivt personalemøde på **Frederiksbergstationen**.

25-års dagen for tragisk episode

I slutningen af året var det 25 år siden en meget tragisk episode indtraf i korpsset. Redderne **H. P. Lüdeking** og **Karl Jacobsen** fra **Herning** blev beskudt og dræbt i en ambulance, der var på vej til Sunds efter en dame, der var kommet til skade. En flyvemaskine affyrede to gange maskingeværssalver mod ambulancen, der blev ødelagt og de to reddere blev dræbt ved den anden salve. Årsagerne er aldrig blevet helt klarlagte. Redder Karl Jacobsens søn er iøvrigt nuværende assistent **Axel Jacobsen** fra stationen i Ballerup. 25-årsdagen for ulykken blev højtideligholdt i Herning ved at distriktsleder **Tage Jensen** nedlagde en krans ved mindestenen, der står ved Nybo.

Falck-mand på kro

Redder **Knud Sjødsholm** fra Glamsbjerg har været så heldig at vinde et week-end ophold for 2 personer på **Tullebølle Kro**, Langeland. Årsagen til lodtrækningen om kroopholdet var indirekte „Meddelelser“. Da vi i marts måned udgav „**Falck – Fyn – Femti**“ viderebragte vi den grimme historie om løven, der døde af at se en Falck-bil. Krøjer **Lise** fra Tullebølle Kro hørte om vor historie og fik tilsendt såvel bladet som **Brammings** tegning af situationen.

Som tak herfor udsatte krøjer Lise week-end opholdet for 2 personer til en Falckmand på Fyn eller Langeland. Lodtrækningens fru fortuna var **overassistent Inge Schmidt-Hansen** fra Odense-kontoret.

Redder **Knud Sjødsholm** fra **Glamsbjerg** er sikkert ikke ked af, af kolleger i Rudkøbing skræmte en løve til døde med et udrykningshorn.



PERSONALIA

DØDSFALD

Den 18. oktober afgik **Nancy Falck**, København, ved døden efter længere tids sygdom, og med Nancy Falck uddøde 2. generation af redningskorpsfamilien. Begravelsen fandt sted fra Assistentens kirkegårds kapel, hvor talrige korpsmedarbejdere, der kendte fru Falck bl. a. fra Ørnegården, fulgte hende til det sidste hvilested. Vi vil ære Nancy Falcks minde.

UDNÆVNELSER

REDNINGSFØRER

Redningsfører

Med virkning fra 1. november er redderne **Mogens Græns** og **Argon Markvardsen** udnævnt til redningsførere med fortsat tjeneste på stationen i **Svendborg**.

VAGTMESTER

På vagtcentralen, København V, er telefonisterne **Kurt Larsen** og **Mogens Røther** udnævnt til vagtmestre pr. 1. november.

ASSISTENT

Redningsfører **Tage Jacobsen**, Slagelse, er efter indstilling udnævnt til assistent på stationen i **Faxe** med virkning fra 1. november. Tage Jacobsen har været tilknyttet Slagelse-stationen siden 1962, først som redder og siden 1967 som redningsfører ved vagtbordet. Jacobsen har gennemgået kursus i forbrændingsmotorer, specielt redningsarbejde og endvidere brandmandskursus på Statens Brand-skole.

Pr. 1. november er assistent **Jens Christoffersen**, Rudkøbing, forflyttet til stationen i **Glamsbjerg**.

REDNINGSSINSPEKTØR

Den ledige stilling som **redningsinspektør** i **Ålborg** er med virkning fra 1. september blevet besat med stationsleder **Henning Christensen**, Nørresundby. Henning Christensen blev ansat i 1943 på kontoret i Ålborg, udnævnt til vagtmester i 1953 og til assistent i 1959. I 1961 overtog Christensen ledelsen af stationen i Nørresundby. Henning Christensen har deltaget i en stor del kurser og skulle således besidde de nødvendige kvalifikationer for at bestride den ansvarsfulde post.



BREVE UDEFRA

Til vagtmandskabet på
Falcks Redningskorps station
Gladsaxe

Må jeg på min hustrus og egne vegne fremføre en tak for den hurtige udrykning og kørsel til Gentofte Amts Sygehus mandag den 1.9. fra **Hareskovvej ved Gyngemoseværket** kl. 16.35. Jeg undrede mig over så hurtigt at der var hjælp til stede, så det skal mandskabet have tak for.

Venlig hilsen
F. Schmidt

For station **Gladsaxe** kom dette brev som noget af en overraskelse, men absolut en glæde. Ifølge dagspressen blev selvsamme abonnent optaget i **Kænguruklubben** samme dag. For de meget få, der ikke ved hvem der er medlemmer i Kænguruklubben er det mennesker, der har reddet livet eller undgået alvorlige kvæstelser ved hjælp af sikkerhedsseler i vognen.

Den omtalte trafikulykke skete kl. 16.35 og **Gladsaxe-stationen** sendte på grundlag af første melding en dobbeltambulance og en redningsvogn til stedet. Yderligere tre ambulancer blev rekvireret ved de to førstnævntes ankomst, og Gladsaxe kunne selv klare de to, men måtte bede **Lyngby-stationen** sende den tredje. At den sidste ambulance selvsagt ankom nogle få minutter efter de øvrige var der nogen utilfredshed med blandt politifolk og tilskuere, hvorfor Gladsaxe-stationen er ekstra glade for dette brev, som ganske uopfordret ankom til stationen få dage efter.

Falck-Zonen,
Falckhuset,
Polititorvet,
1567 København V

På hjemtur fra ferie i Jylland den 15. september d. å. blev jeg impliceret i et færdselsuheld på omfartsvejen ved **Holbæk**, hvor en beruset knallertfører kørte frem for Fuld Stop uden at orientere sig.

Ud fra mit daglige arbejde som politibetjent er jeg klar over, at I rykker hurtigt ud, men jeg blev alligevel imponeret over, at det højst varede 3–4 minutter fra tilkaldelsen til I var på uheldsstedet.

Da der var ca. 1 times ventetid på en kranvogn, listede jeg med min havarerede vogn til **stationen i Holbæk**, hvortil min hustru og 6 uger gamle søn var blevet kørt af Holbæk politi.

Under mit ophold på stationen blev vi beværtet med kaffe i vagtstuen, vores hund blev luftet og fik en skål vand, og i det hele taget blev der udvist en venlighed, der virkede meget beroligende især på min hustru, der var lidt chokeret efter uheldet. Alt i alt meget at glæde sig over på trods af buleer og sidst men ikke mindst: **Tak til personalet i Holbæk.**

Med venlig hilsen
Torben Øholm



Synsprøve:

ER DE FREMSYNET NOK,

eller hører De til dem, der
endnu ikke har været til ef-
tersyn hos Deres tilsynsførende,
eller som efter et eftersyn på synsprøvestation
ikke ser sagen fra en helt anden synsvinkel.

Kniber det med at læse denne linie selv med *MOTOR*briller
er der ingen tvivl om, at det er mere svært at læse denne linie.

På nuværende tidspunkt ved vi, at De ikke er i stand til at se fjernsyn
og nu har vi næsten opgivet håbet om, at De overhovedet ser hvad vi skriver til Dem.

Hvis De ikke kan læse denne linje er Deres udsyn så ringe, at vi i fremtiden ikke finder
det sandsynligt, at vi vil se os i stand til at ville fremsende »Meddelelser« til Dem.

Frit efter selvsyn af FDM's MOTOR



Redder Svend Aage Hansen fra Næstved har fået et nyt tillidshverv som formand for Reddernes Landsklub.

Fra en alvorlig ulykke ved Herning, hvor tre blev dræbt. De to som følge af bilbrand.

MEDDELELSER

FRA FALCK & ZONEN

33. ARGANG

DECEMBER 1969

NR. 12



*Med dette 12. og sidste nummer af Meddelelser i år
ønsker DE DANSKE REDNINGSKORPS hermed alle*

godt nytår!

INDHOLD:

	Side
Brug de store kranvogne – men brug dem rigtigt	319
Henry Jørgensen har ordet	320
Ræk politiet en hjælpende hånd	323
Eksempel på god observation	327
Breve udefra	327
Vær opmærksom i trafikken	329
Retsafgørelser – stof til eftertanke	330
Vi blev ikke nr. 1 – men vi vakte mest opmærksomhed ..	331
Nytårskonkurrence	336
Personalia	337
Set og sket	338
Påhængssprøjten	339

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund
Redaktion: Preben Kjær, HD (ansvarshavende redaktør)
Jan Assentorp (redaktionens sekretær m. v.)
Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, 1593 Kbhvn. V.

Oplag: 5.000 eksemplarer
Tilsluttet Dansk Personalebladsforening

Brug de store kranvogne — men brug dem rigtigt!



De store svenske kranvogne, som vi begyndte anskaffelsen af i 1968, bliver stadig forøget i antal landet over.

Foreløbig er *Scania-vogne* leveret – eller lige ved at blive leveret – til stationerne *Ålborg, Århus, Holstebro, Haderslev, Odense, Næstved, Holbæk og København*. Samtidig har *Middelfart-stationen* et EKA-aggregat på et *M.A.N.-chassis* og *Vejle-stationen* har netop modtaget en *Mercedes 1623* med svensk bjergningsaggregat. I 1970–71 planlægger vi udstationering af *Scania-bjergningsvogne* på stationerne i *Hjørring, Herning, Esbjerg, Roskilde og Nykøbing Falster* samt på en station i *Storkøbenhavn* og én i *Nordsjælland*.

Da vi modtog de første af disse store bjergningsvogne måtte Vogn-tjenesten placere dem på stationer med tilstrækkelig kapacitet til konstant døgnkørsel med faste chauffører, samtidig med at man måtte skrive til omliggende stationer og meddele dem, at alle større opgaver skulle overgives nærmeste Scania – for at sikre at de blev brugt, og således kunne udvise en nogenlunde forrentning. Det må jo ikke glemmes, at de i anskaffelse næsten koster det samme som tre „normale“ autohjælpskøretøjer.

I dag er situationen en anden. Fra de stationer, der har de store bjergnings-

vogne, ved vi, at de tit og ofte må køre lange strækninger blot for at assistere en almindelig lastvogn, der lige så snildt kunne være transporteret med en af de større kranvogne, korpset har på hver eneste station. Det er ikke ualmindeligt, at lokalstationen selv piller bagakslerne ud af lastvogne med ødelagt gearkasse eller bagtøj – for derefter at tilkalde en Scania, i stedet for at køre lastvognen som bugsering på hjulene til sit bestemmelsessted – eller hænge den op i den sædvanlige kranvogn.

Resultatet af at tilkalde den store bjergningsvogn er ofte, at den ikke kan påtage sig de virkelig store opgaver, fordi den er optaget af „småtteri“, og en anden væsentlig ting: *Abonnenten eller lastvognschaufføren bliver udsat for helt unødige ventetider på op til et halvt døgn for at få sin vogn på værktsted.*

Vi tror, at det mange gange skyldes fejlagtige oplysninger om et havareret køretøjs vægt og tilstand, at en station tilkalder en af de store bjergningsvogne. Vi tror også, at mange nye reddere ofte ikke bliver tilstrækkeligt informeret om og uddannet i betjeningen og mulighederne med de almindelige kranvogne. Det er ikke unormalt, at mange reddere overlader transporten af havarede personvogne til autotransportvog-

ne og lastvogne til Scania-bjergningsvogne, hvorved den almindelige kranvogns udnyttelse bliver meget ringe – selv om den kunne tage godt fat inden for begge kategorier. Vi vil samtidig med vor tro animere stationer og uddannelsesafdelinger til at se på dette uddannelsesproblem.

Vi håber ikke, at unødvendig tilkaldelse af Scania-bjergningsvogne skyldes et forsøg på at undgå assistancer for den lokale station eller måske statistisk pression for at få leveret en ny kranvogn eller måske en Scania. Vogntjeneste og distriktsledelse vil fremover holde et vågent øje med disse problemer.

De stationer, der har de store bjergningsvogne, er naturligvis pligtige at efterkomme øvrige stationers anmodninger i det omfang, det overhovedet er muligt. Det, vi vil med denne artikel, er at opfordre de enkelte stationer, der beder om hjælp, til at sortere anmodningerne en smule.

Sluttelig skal vi som en trøst tilføje, at män i øjeblikket eksperimenterer meget kraftigt med at skabe en danskbygget bjergningsvogn, der kan løse nogle af de opgaver, der måske i dag synes for lette for en Scania, men for tunge for en traditionel kranvogn.



Henry Jørgensen:

DIREKTØREN HAR ORDET

Økonomiske overvejelser i et overenskomstår

Nærværende indlæg under denne rubrik bliver det niende og sidste indlæg i 1969, men da december-nummeret af „Meddelelser“ samtidig er det sidste i tiåret 60'erne, havde det været fristende at se tilbage på netop dette tiår i korpsets historie, der har bragt epokegørende forandringer på snart sagt alle områder.

Dog ville et sådant emne være for stort til denne „rubrik“, og desuden ville det være for prætentivt af mig at skildre dette årti, når der blandt os er folk, der kan gøre det meget bedre.

Nu er der ganske vist i et tidligere indlæg i denne serie sagt, at det at beskæftige sig med noget, der er sket, kan være en nyttig fritidssyssel, vigtigere må

det være at se frem i tiden. Jeg er naturligvis ikke uenig i den filosofi, der ligger heri, men vil dog understrege, at jeg er af den opfattelse, at det vil være mere end nyttig fritidssyssel at skrive 60'ernes kapitel i korpsets historie, og håber, at det ved snarlig lejlighed vil blive gjort.

Den tidligere fremsatte idé om et udvalg for „fremtidstjeneste“, der skal beskæftige sig med, hvad vi skal lave om 5 år, er et overordentlig velbegrunnet forslag, der snarest bør realiseres.

1. *periodens længde for overenskomstforhandling med 5-6 betydende fagforbund,*
2. *at forhandlingstidspunktet erfaringsvis finder sted efter overenskomsternes udløb, hvorved virkningen ikke blot får betydning fremefter, men også bagud (efterbetaling),*
3. *hvor hurtigt korpset på denne baggrund kan beregne virkningen af samtlige overenskomstfornyelser,*



Dir. Jørgensen mener, at en „fremtids tjeneste“ snart bør realiseres. Så måske er tanken om en redningsvogn med computer slet ikke så fjollet. Men en EDB-chef på døgnvagt ville nok ikke være rentabel.

For korpsets ledelse er en viden om det, der skal ske om 5 år og mere, naturligvis overordentlig vigtig, men lige så vigtig er dog udviklingen på lidt kortere sigt, ikke mindst som det kommer til udtryk i budgetterne og den løbende budgetkontrol.

1969 har som alle tidligere overenskomstår påvirket korpsets rentabilitet i nedadgående retning. Dette forhold bliver reelt mere trykkende for hver gang, idet nye overenskomster omfatter et større og større antal medarbejdere, og da mulighed for inddækning af overenskomstbestemte omkostningsstigninger bl. a. er afhængig af

4. *hvor hurtigt en ansøgning på dette grundlag til monopoltilsynet kan behandles,*
5. *fra hvilken dato en godkendt prisregulering kan få virkning,*

vil man kunne forstå, at der uundgåeligt opstår en tidsmæssig forskydning fra det tidspunkt, de overenskomstbestemte omkostninger sætter ind, til en godkendt prismæssig regulering kan få virkning.

Selv om man i budgetteringen har søgt at dække sig ind herimod, har de nævnte forhold i 1969 rent faktisk betydet, at flertallet af de overenskomstbestemte omkostninger har haft virk-

ning fra 1/4 og andre fra 1/5, medens den afgiftsmæssige regulering først har haft virkning fra 1/8. Denne forskydning har såvel rentabilitetsmæssigt som likviditetsmæssigt betydet et beløb på mellem 2 og 3 millioner kroner og har således forhindret en tilsvarende selvfinansieret investering i materiel o. l.

Ud fra de her nævnte betragtninger synes det at være velmotiveret, at man søger de enkelte overenskomsters udløb ændret til et tidspunkt, hvor det er muligt at have gennemført samtlige forhandlinger, og hvor der samtidig er tid til såvel beregning af virkningerne som til godkendelsesproceduren hos monopoltilsynet. Dermed ville vi opnå samtidighed i omkostningsvirkning og afgifts- og prisregulering.

Nu er forholdet ikke blot sådan, at alle problemer er løst, bare man har opnået samtidighed i omkostningsvirkning og pris- og afgiftsregulering, for det er naturligvis ikke tilfældet.

Pris- og afgiftsregulering er i høj grad ubehagelige foranstaltninger, der kan få utilsigtede virkninger og derfor kun må tages i anvendelse, når alle andre mu-

ligheder for balance i regnskabet er udtømt.

Når man efter en overenskomstforhandling står over for væsentlige omkostningsforøgelser, tvinges man i høj grad til at sanere sine øvrige omkostninger og med alle midler søge at reducere disse, hvor det er muligt. Først derefter kan man søge det manglende beløb inddækket gennem prisforhøjelser.

De overenskomstbestemte omkostninger (løn- og personaleomkostninger) udgør med sine 65 % af korpsets samlede omkostninger den største omkostning, og heri ligger samtidig korpsets store problem, nemlig den personelle beredskabsomkostning.

Ifølge årsberetningen andrager den effektive arbejdstid 30 % af den totale arbejds- og vagttid, og 70 % udgør beredskabsbid. Beredskabsomkostningens betydning kan også udtrykkes med den kendsgerning, at *det koster løn til 2,9 mand at sikre 1 mand på vagt døgnet rundt – året rundt.*

Med baggrund i disse oplysninger om beredskabet er det klart, at man stadig må søge nye veje for at få beredskabet udnyttet rationelt.

Der er i de seneste år sket en hel del med det nævnte sigte. Blandt de væsentligste kan nævnes

stationsssammenlægninger og centraldisponering for flere stationer, begge foranstaltninger, der har betydet øget effektivitet til væsentligt lavere omkostninger. Disse foranstaltninger vil i den nærmeste fremtid blive taget i anvendelse flere steder ud over landet.

Personaleomkostningens andel i de samlede omkostninger er i tiåret 1959–1969 steget fra ca. 48 % til ovennævnte 65 %

Er omkostningerne nu atter saneringsmodne . . .

Det skyldes nok alle Lindehammers millioner, der kun blev et plaster på såret.



– en udvikling, som både medarbejdere og ledelse kan være tilfreds med. En afgørende forudsætning for at fastholde denne store procentvise andel, som personaleomkostningerne udgør, er naturligvis, at samtlige medarbejdere søger at holde alle øvrige omkostninger nede, og det er ikke så få muligheder, medarbejderne har på dette område.

Jeg tænker her særlig på vogn- og materielomkostningerne, reduktion af antallet af skader, vedligeholdelse af stationsbygninger og inventar o. l., men der er adskillige større og mindre omkostninger, som i høj grad kan styres af os alle sammen, blot man i det daglige har det for øje, og blot man lader sig engagere med ansvar over for ikke alene virksomheden og dens materiel,

men også over for alle kolleger på arbejdspladsen.

Jeg håber, at personaleomkostningen fortsat må få så stor en andel som muligt i korpsets omsætning, men da der er en hel del andre driftsnødvendige omkostninger, der skal være plads til, kan den evt. fortsat forøgede andel kun ske ved at nedbringe de ikke driftsnødvendige omkostninger, hvoraf jeg kun har peget på enkelte, men hvoraf der på stationerne og kontorerne ud over landet sikkert er flere.

Godt nytår!



ræk politiet en hjælpende hånd

For kort tid siden udsendtes til stationerne en instruks vedrørende sporbevaring og observation ved ambulanceudrykninger til patienter, der har været ofre for en kriminel handling. Denne instruks er forfattet af og blevet til på Rigspolitiets foranledning, hvor vicepolitiinspektør J. Schütter, kriminalkommisær Kn. Hornslet og politiassessor Ib Pedersen har arbejdet med sagen. Instruksen adskiller sig fra andre instrukser i korpset ved populært sagt at vedrøre forhold, der egentlig ikke vedrører os.

Men fra korpsets side har man ligesom politiet erkendt, at der i forbindelse med mord, sædelighedsforbrydelser og voldshandlinger kan opstå den situation, at redningsmændene kommer til stedet før politiet, hvorfor det må være naturligt, at de ved hvilke observationer de kan foretage, og hvorledes de kan undgå at gøre skade.

For at udrydde enhver tvivl om hensigten med instruksen, kan vi oplyse, at den fra korpsets side er modtaget med samme naturlighed som en politimand modtager undervisning i førstehjælp – for det tilfælde, at han skulle komme før end vore redningsmænd til et ulykkessted.

Vi har spurgt en af instruksens fædre, vicepolitiinspektør Jørgen Schütter om baggrunden:

Hvordan er ideen om et snævrere samarbejde mellem kriminalpolitiet og Falck-Zonen opstået?

– Som daglig leder af rigspolitechefens rejseafdeling har det gennem en meget lang årrække været en af mine opgaver at rykke ud og assistere kolleger, hvor en alvorlig forbrydelse som f. eks. drab, grove sædelighedsforbrydelser, røverier eller andet alvorligt er forøvet.

De ved sikkert også, at rejseafdelingen yder assistance til samtlige politikredse uden for Stor-København.

Ikke mindst assisterer vi mange politikredse, hvor politistyrkerne nøje er afpasset efter normale forhold, og hvor

Vicepolitinspektør
Jørgen Schütter
fra Rigspolitiets
rejsehold.

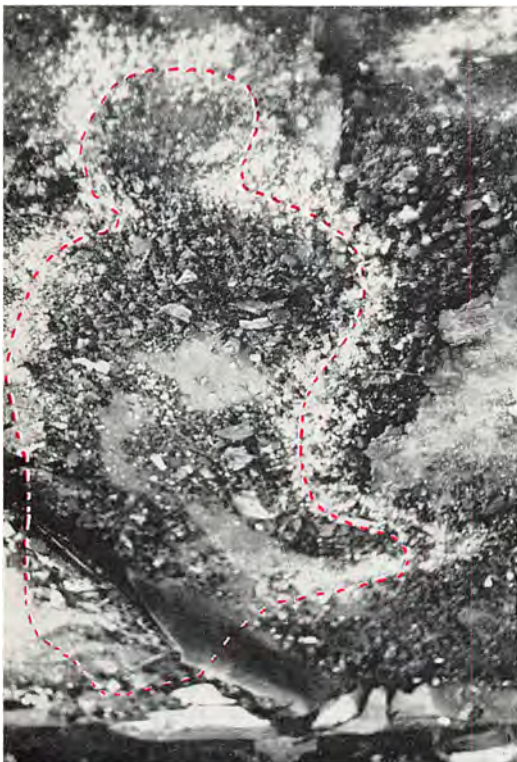


man med nød og næppe og megen flid prøver at holde det daglige i orden.

Det siger sig selv, at hvis en sådan politikreds pludselig står over for en opgave, som kræver indsats fra en styrke, som er større end den forhåndenværende, og hvor denne indsats måske vil trække i langdrag, dér må der ydes assistance.

De og Deres mange medarbejdere ved sikkert også, at de bevillende myndigheder – man har nu og da opfattelsen af, at såkaldte mindretal og læserbrevskrivere i den forbindelse spiller en meget stor rolle – holder igen med hensyn til en udvidelse af politistyrken. Der er nogen, som finder det uhyrligt, hvis der skulle være så meget politi til rådighed, at der simpelt hen var råd til at have nogen siddende klar til udrykning, hvis noget indtræffer.

Besyderligt nok er der ingen, som synes at have ondt af, at på mange brandstationer sidder der vagthavende brandfolk, som i lange tider ikke kommer i arbejde som ildbekæmpere, fordi der ikke opkommer ild. Mig bekendt er der ingen, som har forlangt, at når der ikke opstår brand, så den vagthavende brandmand kan komme i aktion og gøre i hvert fald nogen gavn for lønnen, at han så selv skal lave en brand og derefter give sig til at slukke den.



Offerets stilling – rekonstrueret med „kattegrus“ efter en formodet mordbrand.



- Ja - tiderne ændrer sig. I min barndom fik gamle cykler lov til at bli' stående.

Jeg mener heller ikke, at nogen har noget at indvende imod, at vi i visse havne har liggende redningsskibe, som døgnet rundt ligger fuldt bemandet klar til at rykke ud, hvis katastrofen kommer, hvilket i øvrigt da også må være en absolut nødvendighed. Jeg har aldrig set et læserbrev, hvor man har foreslået, at sådanne skibes kaptajner, når der ikke er nogen, som har bud efter dem, skal sejle hinanden i sænk for derefter at trække hinanden op til overfladen igen. Ej heller har jeg læst om, at man forlanger af en jordemoder, at hun selv skal føde børn, fordi P-pillen har nedsat fødselshyppigheden.

I dag er det sådan, at en lang række politistationer landet over end ikke har døgnvagt på stationerne, og at man, hvis man nødvendigvis skal have fat i politiet uden for den normale åbnings-tid, skal have hjemmevagten purret ud.

Det er givet, at på steder, hvor man har en sådan ordning, kan politiet ikke nå frem til gerningsstedet lige så hurtigt, som hvis de sad udrykningsklar på stationen. Ja, selv steder, hvor der er døgn drift, og hvor måske kun en enkelt mand er tilbage på stationen, når alarmen lyder, kan der opstå forsinkelser.

Helt anderledes er det med Deres mange redningsstationer landet over. Man har fornemmelsen af, at Deres vagthavende reddere bogstavelig talt sidder med den ene hånd på startknappen og den anden på gearstangen. Der er man sikker på, at omgående udrykning finder sted.

Får vi den helt alvorlige sag, hvor et eller andet menneske er blevet offer for en forbrydelse, er det vist meget naturligt, at den, der tilkalder, først og fremmest tænker på at sende bud efter



Det kan få stor betydning for en sags opklaring, at eventuelle hjulspor ved gerningsstedet ikke odelægges af den tilkaldte ambulance.

hjælp, og jeg skyder nok ikke meget ved siden af, når jeg mener, at De ikke mindst i den slags sager er de første, som når frem.

Og det er da også det, der har givet mig den idé, at vi, der bliver sat til at opklare den slags sager, må regne med, at De vil hjælpe os. Deres personale ser ligesom vi andre det frygtelige, der ofte er sket, og jeg vil tro, at Deres personale ligesom vi er klar over, at den, der har forøvet ugerningen, eller hvad vi nu skal kalde det, skal passificeres – ikke mindst, hvor der kan opstå frygt for, at den pågældende måske ikke vil nøjes med denne ene ugerning.

Både De og Deres mange reddere har sikkert gang på gang i bladene, i radioen eller i TV læst og set, hvorledes politiet appellerer til befolkningen, og hvad er mere rimeligt, end at vi – politiet – i allerførste række appellerer til de reddere, som i så mange tilfælde er de allerførste på stedet – eller på vej til stedet, hvor ugerningen er forøvet, hvorfor De har langt større muligheder end de fleste andre for at gøre interessante iagttagelser.

Deres reddere er jo dertil folk, som dag efter dag har de store ulykker tæt inde på livet. Deres reddere går ikke fra snøvsen, selv om det, de ser, ofte er et

frygteligt syn. De har kontrol over sig selv og kan gøre måske endda meget vigtige iagttagelser på den mest objektive måde, man kan ønske det.

Vi i politiet er Dem og Deres store korps meget taknemlige for Deres positive indstilling til vort forslag, og jeg kan kun sige, at vi, der „har skoene på“, glæder os til at se frugterne af det forhåbentlig gode samarbejde, som ligger forude.

I forbindelse med vor primære opgave, at yde hjælp til offeret såfremt det ikke er tydeligt, at døden er indtrådt, kan en række foranstaltninger træffes for at bevare så meget som muligt af spor fra en evt. forbrydelse.

Er døden indtrådt, haster det ikke i samme grad med transporten, hvorfor redningsmandskabet ikke må røre noget, før politiet er kommet til stede og har givet til-ladelse dertil.

I instruksen er nævnt **udrykningstæpper**. Det er tæpper, der i øjeblikket er til afprø-ning i korpset, og som eventuelt senere vil blive indført i alle ambulancer. Med udrykningstæpper skal derfor indtil videre forstås det tæppe, patienten/offeret anbrin-ges i på børen.

Hvis der overhovedet er tid til det, og det ikke hæmmer behandlingen af patienten/of-feret, henstiller politiet, at redningsmand-skabet aftegner offerets stilling med **kridt**, eller evt. strør „**grus**“ el. lign. ud omkring offeret, således at man bagefter kan se, hvorledes det har ligget. Kridt og „grus“ kan installeres i ambulancen, f. eks. ved håndværktøjet eller lignende på de en-kele stationers foranledning. Med „grus“ tænkes specielt på det grus, man benytter til katte, og det kan fås for nogle øre i den lokale brugsforening eller lignende sted. Såfremt offeret er dødt, er der tale om lig-transportopgave, og vi benytter da bedst et plasticlag til transporten.



Udrykningstæpperne, der er chokforebyg-gende, afprøves p.t. på enkelte stationer.

Eksempel på god observation . . .

viste redder John Larsen fra stationen på Platanvej i København. En lille tides tid efter, at vagtcentralen over radio havde bedt alle vogne holde udvig efter programsekretær Arne Honoré's stjalne Volvo-Amazon, meldte John Larsen, at den holdt på Nørrebro. Politiet fik underretning – og Honoré fik sin vogn igen.

Dette at kigge efter stjalne vogne gør vi i ekstraordinære situationer, f. eks. hvis vognen tilhører en læge eller anden person, der har hårdt brug for den. Forudsætningen er naturligvis, at vedkommende er *abonnet* i korpset.

Falcks Redningskorps, Direktionssekretariatet
Efter biltyveriet atter „køreklar“ – takket være Falcks Redningskorps og en af dets vågne og friske reddere – vil jeg bringe redningskorpset en stor tak for en måske lidt ekstraordinær, men ikke mindre hurtig og effektiv assistance.

Med venlig hilsen
Arne Honoré, programsekr.



BREVE UDEFRA

Til Direktionen
Falcks Redningskorps

Den 5. november var jeg ude for en færdselsulykke ved hjørnet af Tåsingegade og Vennemindevej. (Red.: I København).

Jeg vil gerne herigennem have lov til at takke en af Deres folk fra Falck-Zonen, som var mig behjælpelig. Jeg erindrer, at hans navn var **Fonnesbech Sandberg**, men har ikke kunnet finde det i telefonbogen. Større hjælpsomhed og medmenneskelighed har jeg aldrig mødt før, og jeg vil gerne herigennem sige ham tak. Jeg fik vist et lettere chok, men da jeg fortalte ham, at jeg havde været ude for et chok for nogle måneder siden, idet jeg ved en badetur mistede min mand ved et hjerteslag på stranden, forstod han endnu mere, at jeg havde fået et chok igen . . .

Venligst **E. P.**

Vi kan kun bekræfte, at den hjælpsomme redder hedder **Kjeld Fønnesbech Sandberg** og er fra station **Frederiksberg**.

Falck-Zonens Redningskorps
Ringkøbing

Mange tak for den gode service, vi fik i week-enden. Vi var til et dejligt bryllup og om søndagen nåede vi en tur ud til Vesterhavet. Min mand og jeg stammer begge fra **Kaj Munks** fødeegn, så vi skulle endnu engang ud at se „hans“ klitter, som vi har hørt ham fortælle om i vores ungdom. Endnu engang tak og hilsen fra
E. og H. Svendsen

Ringkøbing-stationen meddeler:

Abonnenten kørte i stykker med sin vogn og skulle nå et bryllup i Ny sogns kirke kl. 15.00. Vi hentede bilen til stationen, hvor en vogn stod parkeret til at køre abonnent og frue til bryllup. Vi nåede kirken kl. 2 minutter i 15, og alt var godt. Vi fik repareret abonnentens vogn, selv om det var lørdag. Næste morgen – søndag – stod den klar med ny vandpumpe + ventilatorrem, og det hele kostede abonnenten kr. 166,95 til mekanikeren, hvilket blev betalt med glæde.

Falcks redningskorps, Hovedkontoret, Falck-Huset, Politivet 1567 København V.

I forbindelse med en feature-uge (emnet var Øresund), som afholdtes på Lindeskolen i dagene 22.-26. september, var man fra Falck-Zonens side så elskværdige at lade to medlemmer fra dykkertjenesten i Lyngby besøge skolen for dels ved demonstration dels ved fortælling at orientere eleverne om deres arbejde. Jeg ønsker i den anledning at bringe Dem skolens tak for den positive medvirken. De to „frømand“ formåede dygtigt og pædagogisk rigtigt at fange elevernes interesse for emnet. Jeg kan derfor heller ikke undlade at udtrykke ønske om, at Falck-Zonen, såfremt lignende henvendelser måtte komme fra andre skoler, vil se sig i stand til at imødekomme sådanne ønsker.

Med venlig hilsen
Chr. Rasmussen
skoleinspektør

Vi kan tilføje, at de to dygtige svømmedykkere fra station Lyngby var redningsførerne **Svend Aage Nielsen** og **Bent Møller**.

Til Falck-Zonen, Års

Rødning, sept. 1969

Efter at være kommet hjem fra en dejlig ferie i **Norge** føler vi trang til at sige Dem en tak, fordi det faktisk var Deres snarrådighed, der reddede denne ferie for os. Vi **nåede** Frederikshavn kl. 21.55, og båden skulle gå kl. 22. Vi havde ingen mulighed for at gennemføre vort program, hvis ikke De havde taget affære på en for os så gunstig måde. Ferien var planlagt i alle enkeltheder, med pladsreservation alle vegne, så det havde været en „katastrofe“, om vi ikke var kommet til tiden. Kort sagt, vi siger Dem en hjertelig tak for hurtig indgriben.

Venlig hilsen
Chr. og Kirsten Livbjerg

Stationen i **Aars**, der udførte assistancen, fortæller, at der var tale om en bilist, der på vej til ferie i Norge fik knust forruden. Stationen sendte redder **E. Østergaard** med kranvogn til stedet, og vognen blev slæbt til Aars, hvor vi assisterede glarmesteren med at isætte ruden. Dette skete kl. 19.25. Allerede kl. 20.15 var vognen klar igen og de uheldige ferierejsende kunne – som det ses – nå alle de foretagne reservationer.

Vær opmærksom i trafikken

Domstolene har inden for det sidste år skærpet reglerne for uagtsomhed i trafikken meget kraftigt. Den seneste tids retsafgørelser vidner om, at fortabelse af kørekortet nu ikke kun har tilknytning til spirituskørsel og uagtsomt manddrab. Politikommissær J. H. Hasselriis fra Københavns politis færdselsafdeling har plukket 6 retsafgørelser ud, der alle refererer til uagtsomhed, og hvor bl. a. erhvervschauffører har mistet kørekortet i 6 måneder.



Konsekvenserne for korpsets personale, såfremt dette skulle komme ud for lignende hændelser, er nøje beskrevet i personalehåndbogens afsnit 3. 5. (kørekort). Alle kan fejle, og det er sikkert urealistisk at tro, at korpsets personale helt kan blive forskånet for sådanne hændelser, men man har da lov at håbe. Politikommissær Hasselriis gør da også gældende, at man fra politiets side gerne ser, at organisationer som taxa, lillebiler, redningskorps m. fl. prøver at forebygge begivenhedernes gang og over for personalet kraftigt understreger vigtigheden af at være opmærksom i trafikken.

Det kan for korpsets personale være farligt, at man i det ene øjeblik kører med udrykning, hvor flere elementære færdselsregler med forsigtighed må tilsidesættes, og i næste øjeblik kører på samme vilkår som andre trafikanter. Ikke kun udrykningskørselen kræver en 100 % opmærksomhed fra førerens side, men sandelig også den almindelige

færden i trafikken. Skal det udtrykkes populært, kan man sige, at man ved udrykningskørsel skal være 110 % opmærksom. De senere år har vist, at korpsets kørsels- og udrykningsreglement har virket efter hensigten. Især „kørsel over for rødtlys-reglen“ har vist sin absolutte berettigelse. Ganske vist har vi været udsat for ulykker, men omfanget – med hensyn til personskaade – har været ringe, fordi ambulancens hastighed på vej ind i krydset har været minimal.

Forinden vi bringer de 6 retsafgørelser, må det være tilladt at gøre opmærksom på, at korpsets køretøjer – når horn og blink ikke er aktiveret – ikke har nogen som helst fortrin fremfor andre i trafikken. Og vi skulle gerne foregå andre med et godt eksempel, idet den gentleman-opførsel, der normalt kendetegner personalet, gerne skulle medbringes bag rattet, jvf. kørsels- og udrykningsreglement, afsnit A, pkt. 2 og 3.

Retsafgørelser – stof til eftertanke

1.

Østre landsret har stadfæstet en dom, afsagt af Københavns byret, hvorefter en **hyrevognschauffør** var idømt en bøde på 400 kr. og **frakendt retten til at føre motorkøretøj i et tidsrum af 6 måneder**. Føreren, (ikke tidligere straffet) som havde kørt som chauffør i ca. 5 år, undlod under venstresving i et lysreguleret kryds at holde tilbage for en 9-årig pige, der fra hans højre side var på vej over kørebanen i **fodgængerfeltet** for grønt lys, hvorved han påkørte fodgængereren.

2.

Østre landsret har stadfæstet en dom, som er afsagt af Københavns byret, hvorefter en **hyrevognschauffør** var idømt 20 dagbøder à 20 kr. og frakendt retten til at føre motorkøretøj i et tidsrum af 6 måneder. Føreren, der **ikke tidligere er straffet**, foretog igangsætning fra kanten af kørebanen og påbegyndte **vendning til venstre** uden at forvise sig om, at dette kunne ske uden fare for en bagfra kommende motorcyklist, hvilket medførte, at køretøjerne stødte sammen, hvorved føreren af motorcyklen blev slynget henad gaden mod en modkørende personvogn. Han pådrog sig herved svære kvæstelser.



Situationen er konstrueret, men nok så realistisk. Derfor **pas på** ved udkørsel fra kantsten.



Også uforsigtig kørsel ud over såkaldte indmundingslinier kan få alvorlige konsekvenser.

3.

En 67-årig ustraffet motorfører kørte fra mindre befærdet vej over **indmundingslinier** ud i åbenbart mere betydningsfuld vej og påkørte en fra **venstre** side kommende knallert, hvis fører blev kvæstet (brud på lændehvirvel).

Københavns byrets dom: 20 dagbøder à 15 kr., frakendelse af retten til at føre motorkøretøj i 6 måneder. „Uagtet at retten finder, at det må lægges til grund, at tiltalte har kørt med rimelig hastighed og har foretaget en mindre nedsættelse af hastigheden forud for indkørslen i krydset, findes hans kørsel ind i krydset uden at bemærke knallerten, uanset der efter forholdene har været god mulighed herfor, at måtte karakteriseres som **groft uforsvarlig**“.

4.

Tiltalte (personvogn) overhalede en last-motorvogn med påhængsvogn under overskridelse af **fuldt optrukken spærrelinie** med alle køretøjets fire hjul over en strækning på ca. 150 m foran en uoverskuelig vejkurve. Underretten: Bøde 500 kr. Ikke frakendelse. Vestre landsret: Stadfæstelse (3-3). **Højesteretsdom**: Bøde 500 kr + **frakendelse 6 måneder**.

5.

Tiltalte (29 år), der var fører af last-motorvogn, **svingede til højre ad en indkørsel** uden at påse, at manøveren kunne foretages uden fare for en bagfra på cykelstien kommende knallert, hvilket medførte, at køretøjerne stødte sammen, hvorved knallertføreren pådrog sig meget alvorlige kvæstelser (invalid). Førerbevis siden 1961, ingen fortid. Byretten: 30 dagbøder à 20 kr. – frakendelse i 6 måneder – erstatning 108.000 kr. Østre landsretsdom: Stadfæstelse, idet man bl. a. vedr. erstatningen tilsyneladende lagde vægt på en erklæring fra politiet, hvoraf bl. a. fremgår, at politiet i Storkøbenhavn ikke påtaler „ulovlig“ knallertkørsel på cykelsti. **Hele skylden blev pålagt tiltalte.**

6.

Østre landsret har stadfæstet en dom, afsagt af Københavns byret, hvorefter en hyrevognschauffør var idømt en bøde på 500 kr. og frakendt retten til at føre motorkøretøj i 1 år.

Føreren, der tidligere er straffet for overtrædelse af færdselsloven, foretog (forhold 1) under **svingning til højre i et lysreguleret kryds** overhaling af en standset motorvogn foran et **fodgængerfelt** og kørte under brug af hornet ind i fodgængerfeltet, uagtet flere personer for grønt lys var på vej over i feltet, hvilket bevirkede, at **han påkørte en fodgænger**, ligesom en anden måtte springe til side for at undgå påkørsel. Undlod (forhold 2) under svingning til venstre i et lysreguleret kryds at afvente forbikørsel af den modgående færdsel, hvilket medførte, at flere køretøjer bl. a. en sporvogn måtte standse.



Ambulancer har næsten de samme ulemper som en varevogn, når det gælder højresving. Den „døde“ vinkel, der kan opstå, når man orienterer sig via side- og bakspejl, kan skjule en cyklist.

Vi blev ikke nr. 1

- men vi vakte mest opmærksomhed

Første-hjælps-konkurrence i Holland

Som tidligere omtalt deltog assistent **Carl Aage Grønbech Nielsen, Taarnby, redningsfører Martin Fredslund, Århus** og redningsfører **Ernst Nielsen, Give**, i en europæisk første-hjælps konkurrence i Holland i slutningen af september. Selv om vort hold ikke vandt præmie vandt de dog megen respekt hos den fremmødte befolkning. Vi bringer her holdlederens rapport om det internationale stævne:



Assistent Carl Aage Grønbech, Tårnby, modtog på holdets vegne udmærkelser i form af Hollandsk Røde Kors' fortjenstmedalje og konkurrence-medalje fra Gemert 1969.

Vi startede torsdag morgen i en ny Mercedes-ambulance, som var stillet til rådighed fra Vejle A/S. En helt igennem god og velegnet ambulance.

Turen gennem Tyskland gik fint, og vi kørte til kl. ca. 22.00. Vi overnattede på et Gasthaus i Osnabruk.

Fredag morgen gik så turen mod Holland, og jo mere vi nærmede os Ge-

mert, jo mere opsigt vakte vi, vi mødte en ambulance i Arnheim, og chaufføren på vognen havde nær kørt galt, fordi han så efter os, han havde sikkert gerne villet bytte vogn, hvad vi godt kunne forstå.

Vi ankom til byen Gemert kl. ca. 15.00 og ville gerne have vasket vognen, før vi kørte til rådhuset, vi kørte derfor ind på et værksted, og nu opdagede vi, hvor hjælpsomme og venlige hollænderne var; alle stod på pinde, vi kunne dårligt nok selv få lov at vaske, alle ville hjælpe.

Efter at vognen var vasket, kørte vi så til rådhuset, her blev vi modtaget af præsidenten for komiteen, vi fik anvist en plads til ambulancen i slotsparken, hvor der i forvejen var anbragt ambulancer „store feltambulancer“ fra hæren.

Vi blev derefter kørt til vores værtsfolk, jeg blev kørt til en landbrugsskole og kom til at bo hos skoleinspektøren, pragtfulde mennesker.

Kl. 19.00 samme aften var der officiel



- vi mødte en ambulance i Arnheim, og chaufføren på vognen havde nær kørt galt, fordi han så efter os ...

åbning ved byens borgmester. Efter borgmesterens tale blev festlysene tændt, således at slottet og slotsparken lå badet i lys, dette var i sig selv et festligt syn, også byens borgere var glade for dette, fordi det kun skete i denne anledning, resten af aftenen var der musik, og der var forskellige udstillinger.

Politiudstillingen ofrede vi megen tid på, fordi det var noget helt enestående materiel, de havde, bl. a. deres landevejspatroljevogne, det var *Porche Jorga, B.M.V. m/c*, til flodpatruljer hurtiggående speedbåde, ved større trafikulykker havde man store specialbyggede vogne med alt materiel, bl. a. frigørelsesværktøj, lysmaskiner, projektorer, rullende, radiodirigerede lysfyr, fotoudstyr og meget mere, og for ikke at glemme at alle køretøjer havde store førstehjælpskasser. Hvorfor man havde så meget materiel, skyldes at man ikke i Holland har noget redningskorps, således at politiet må tage sig af denne opgave.

Der var også en udstilling af Rubenposere, fantomer m. m. Det var meget sjovt, at man skulle til Holland for at se dette materiel.

Men det, der vakte mest opmærksomhed, var vores ambulance, det var man ikke forvent med i Holland, og da vi så fortalte, at vi også havde brandkøretøjer, kranvogne, både, ambulancefly m. m., så lignede de alle et stort spørgsmålstegn; at dette kunne lade sig gøre, var der ingen, der forstod.

Lørdag startede med en velkomst til de nationale førstehold, de kom fra alle dele af Holland, der var i alt 110 hold med tre på hvert hold, og de kom fra alle samfundslag, der var katolikkernes førstehjælpshold, der var Røde Kors, bedriftsværn, postvæsenet m. fl. Alle



hold fik samme opgave, og de to vindende hold skulle så deltage om søndagen i de internationale konkurrencer. Kl. 13.00 samme dag var der en stor katastrofeøvelse på byens torv, her viste de lokale bedriftsværn, civilforsvar og byens brandvæsen deres kunnen, og det var virkelig godt, situationen var et bombeangreb, der var ild i rådhuset, og to biler var stødt sammen, og der var brudt brand i dem, der var mange hårdt kvæstede. Vi så, hvordan man reddede ud fra rådhusets tårn med nedfiring, de hårdst kvæstede blev senere afhentet af helikopter, jo det var en fin øvelse, vi fik nogle gode ideer ved tilrettelæggelse af øvelser herhjemme.

Om aftenen var der stor fest, denne aften opdagede vi danskere, at vi i grunden var meget populære, alle ville



- stop, stop - kun 10 ad gangen inde i ambulancen.

(Martin Fredslund)



Brandmand fra Holland og kasket fra Danmark, en international cocktail - Skål, prosit o.s.v.

Østrig:

To hold fra Protection Civile.

Holland:

To hold fra lørdagens konkurrencer.

i kontakt med os, vi gjorde vores til, at denne popularitet ikke blev gjort til skamme, jo det var en glæde at være dansker i Holland.

Søndag startede med, at alle gik til messe i den katolske kirke. 90 % af byens indbyggere var katolikker.

Kl. 11.00 var der reception på rådhuset, hvor alle de udenlandske gæster var indbudt.

Kl. 14.00 var der opstilling på torvet, hvert land med fane, og en spejder foran med et skilt med landets navn, foran hele optøget gik byens orkester med festlige uniformer, og vi gik så gennem byen til slotsparken, orkesteret spillede så de forskellige nationalhymner, og de pågældende flag gik til tops, det var meget højtideligt.

De deltagende hold på hver to mand plus en leder kom fra:

Belgien:

Het Vlaamske Kruis.

Danmark:

De Danske Redningskorps.

Tyskland:

Malteser Hilfsdienst og Johanniter-Unfall-Hilfe.

England:

The Sct John Ambulance.

Østrig:

Arbeiter Samariter Bund.

Efter åbningsceremonien trak hvert hold et nummer, vi trak nummer fem, alle hold blev derefter låst inde på slotet, hvor vi var under opsyn, indtil det var vores tur til at komme i ilden.

Da det blev vor tur, kom vi ned til slotsparken, hvor vi skulle løse følgende opgave:

To motorcyklister var kørt sammen, den ene havde en lukket brystkasse-læsion samt forskellige hudafskrabbinger, den anden havde et kraniebrud med blødning fra øret, vores opgave var at yde førstehjælp samt gøre dem transportklare, mine to mand gik meget fornuftigt til opgaven med korrekt lejrering, tildækning, chokforebyggelse, steril tildækning af det blødende øre m. m., men jeg skal dog ikke undlade at bemærke, at i modsætning til de andre hold, som havde trænet igennem længere tid, hvor vi tre mand aldrig før havde set hinanden, så havde de et fortrin, og man skal også tage i betragtning, at vi var det eneste professionelle hold, vores uddannelse er mere avanceret i modsætning til samaritens, som har større træning i at yde førstehjælpen på ulykkesstedet.

Det vindende hold, Sct John Ambulance, som jeg havde lejlighed til at se, var et godt og hurtigt arbejdende hold, men der var mange ting, som jeg syntes var direkte skadeligt for de kvæstede, f. eks. lod de den ene kvæstede ligge helt alene, medens de løftede den anden op på en bære, den ene kvæstede lå således helt forladt i fire minutter, hvad der er helt forkert, ligeledes optagning på bære så helt mærkeligt ud

i mine øjne, man skrævede over patient og bære samtidig for derefter at løfte. Min mening er, at den danske førstehjælp er finere, bl. a. gør vi meget ud af den psykiske førstehjælp, det så jeg ingen andre hold udføre.

Men i øvrigt var det spændende at deltage i denne konkurrence, men der var ikke noget at lære for os udover, at der skal samarbejde til for at få det rigtige frem.

Eftermiddagen sluttede med præmieoverrækkelse til det vindende hold og mindemedaljer til de øvrige deltagere.

Om aftenen var der igen stor fest, hvor vi blev hædrede med medlemskab i de forskellige foreninger, vi fik det **Hollandske Røde Kors'** emblem med krone og krans, jeg håber, at denne kontakt kunne være til gavn både for os og de øvrige lande.

Mandag formiddag var der afrejse, men først var vi som det eneste land inviteret til afskedsparty med komiteens medlemmer og her blev der udvekslet

gaver m. m., og først kl. ca. 12.00 kom vi af sted, og byens indbyggere stod og vinkede til os, mange havde sikkert ønsket, at vi blev, fordi byen, som havde 14.000 indbyggere, ikke havde nogen ambulance, denne kom fra en større by, Arnheim, som ligger 32 km derfra.

Turen hjem gik fint, vi nåede Hamburg ca. midnat, og vi overnattede her, for om tirsdagen at tage det sidste trip hjem, en stor oplevelse rigere.

Min konklusion af turen:

- 1: *meget værdifuld for vore folk, fordi de på denne måde bliver gjort interessererede på førstehjælpens områder,*
- 2: *værdifuld, fordi man på denne måde ser, at det, vi repræsenterer, er noget helt enestående, og at man kan være stolt over at arbejde i dette korps,*
- 3: *en bedre træning af holdet er af stor betydning for en god placering.*



Hvad var det dog der skete ...

12 RIGTIGE – MEN HVILKE ??? ?

Alle fast- og deltidsansatte i De Danske Redningskorps kan deltage. Udfyld vedlagte svarkupon og indsend den med stations- eller separat post til „Meddelelser“s redaktion, Falck-Huset, 1593 V, senest den 20. januar 1970.

Spørgsmål:

1. „MEDDELELSER“ blev månedsblad i 1969.
2. Den 31.12.1968 var det største antal ambulancer og sygetransportvogne (20 %) i København A/S af mærket Mercedes-Benz.
3. Ved en øvelse i tankvognsbrand i Værløse viste det sig, at pulver ikke var tilstrækkeligt at slukke med, da branden omfattede stærkt opvarmede objekter.
4. Direktør William Falck modtog i forbindelse med Odense-jubilæet en tiggerunge som gave fra forretningsforbindelser.
5. Den første station i Svendborg blev oprettet i 1924.
6. Rederiet A. P. Møller erhvervede i 1969 en aktiepost i Falcks Flyvetjeneste A/S.
7. Korpset overtog brandslukningen i Nykøbing Falster i 1969.
8. Der blev afholdt patientbefordringskonference på Fredensborg Slot i sommeren 1969.
9. I sommeren 1969 var der tale om, at redderne i Københavns Amt skulle have udvidet undervisning i hjer-testopbehandling.
10. I efteråret 1969 modtog alle medarbejdere løn efter et nyt E.D.B.-system.
11. Korpset måtte afstå brandslukningen i Skjern i forbindelse med sammenlægning af stationerne i Skjern og Tarm.
12. Korpset oprettede station i Hamburg i 1954.
13. Korpset oprettede endnu en station i Nordtyskland i 1969.
14. Det sjællandske fjernbugseringssystem har vist sig at kunne spare tomkørsel for 126.000 kr. pr. år.
15. I Århus påbegyndte man et forsøg med „lægeudrykninger“ til hjer-testop m. v. i 1956.
16. Korpset påbegyndte optagelserne til en ny film i 1969.
17. Tre mand fra korpset deltog i europæisk konkurrence i førstehjælp i september.
18. Redderne i provinsen fik udbetalt betydelige summer kørepenge i efteråret 1969.
19. Ved en større togkatastrofe ved Vigerslev i 1969 gjorde de storkøbenhavnske stationer en udmærket indsats.
20. Bestyrelsen for Falcks Redningskorps København A/S har i efteråret anmodet Industriekonsulent IKO A/S om at fremkomme med forslag til rationalisering af Falck-Huset i Odense.

NB: Til hjælp for løsningen af opgaven kan det være en god idé at benytte de udkomne numre af „Meddelelser“ fra 1969.

Præmier:

En 1 kg autoslukker til bilen.

Et rejseur med FALCK-monogram.

5×1 askebæger med bomærke.

Der trækkes lod mellem alle besvarelser. De første syv rigtige har vundet.

PERSONALIA

DØDSFALD

Redder Søren Fredslund Rasmussen, Brørup

Med sorg modtog vi meddelelse om redder Søren Fredslund Rasmussens pludselige død den 13. november. Under kørsel i sin privatvogn kom Fredslund Rasmussen ud for et færd-

selsuheld, der kostede den 43-årige redder livet. Fredslund Rasmussen blev ansat i Brørup i 1961 og har i løbet af de knapt 8 år, han nåede at være tilknyttet redningskorpset, været en pligtopfyldende og dygtig redder. Rasmussens loyalitet i alle forhold har bevirket, at man i dag i Brørup savner en virkelig god kollega. Vi vil ære hans minde.



Redder Søren
Fredslund Rasmussen

UDNÆVNELSER

REDNINGSFØRER

Med virkning fra 1. december er redder **Ernst Carl Brønning, Åbenrå**, udnævnt til redningsfører.

På stationen i **Kalundborg** er redder **Jens Brabrand Andersen** udnævnt til redningsfører pr. 1. december.

VAGTMESTER

Redder **Hans Henning Pedersen**, Sundbyøster, er pr. 1. november udnævnt til vagtmester på **vagtcentralen, København V.**

På **vagtcentralen i Odense** er akkvisitør **Jørgen Nielsen**, Nyborg, udnævnt til vagtmester pr. 3. november.

Med virkning fra 1. december er redder **Torben Asbjørn Lastrup**, Frederiksberg, udnævnt til vagtmester på **vagtcentral Amager, Tårnby.**

ASSISTENT

Stillingerne som assistent på stationen i Grenå er med virkning fra 1. november blevet besat med redningsfører **Jørn Justesen** og redder **Søren Aagaard**, begge Grenå.

Jørn Justesen er ansat i 1962 som redder i Grenå og blev udnævnt til redningsfører i 1966. Søren Aagaard er ligeledes ansat i 1962 og har været redder på Grenå-stationen i hele sin korpstid.

For begge nybagte assistenter gælder, at de er kendt med arbejdet i det område, de fremover skal betjene som ledere, og de har en god teoretisk uddannelse og praktisk erfaring at bygge videre på.

Med virkning fra 1. november er redder **Leif Ottesen**, Kerteminde, udnævnt til assistent i **Rudkøbing**. Leif Ottesen er ansat på station Nyborg i 1961 og blev samme år forflyttet til Kerteminde, hvor han har væ-

ret beskæftiget indtil udnævnelsen til assistent. Leif Ottesen har været en flittig kursist, han er bl. a. røgdykker og har deltaget i brandmandskursus ved Statens Brandskole.

Med virkning fra 1. november er stationsleder **Hans Lohse Hansen**, Maribo, overgået til tjeneste som **incassoinspektør** ved stationen i **Nykøbing F.**

Vagtmester **Henning Christensen**, Odense, er pr. 11. november overgået til akkvisitionen i **Odense** som **akkvisitør.**

Vagtmester **H. Nathan**, Lyngby, er pr. 1. januar udpeget til **akkvisitør i Lyngby-området.**

Til **akkvisitør i Hellerup/Østerbro-området** er pr. 1. januar udpeget redder **J. J. Bangsgaard**, Tårnbygaard.

Redder **Erik Larsen**, Sorø, er pr. 1. januar udpeget til **akkvisitør i Ruds-Vedby.**



Film- og TV-fronten

Den nye korpsfilm er stadig under bearbejdelse – men nu i klippe- og lydtrum. Filmens instruktør, **Gert Frøholm**, oplyser, at den kan ventes færdig i begyndelsen af det nye år, hvorefter der skal være premiere og forevisning på stationerne.

Da det første vintervejr satte ind kunne de fleste i TV-avisen følge kollegers strabadser i det kolde vejr, og man lod til at være særdeles godt underrettet om antallet af assistancer m. v. over hele landet. Det skyldtes sekretærene **Erna Larsen**, **Lis Feely** og **Jan Assentorp**, der som PR-opgave indsamlede materiale fra hele landet og videregav det til TV.

Vejmeldingen

Vejmeldingen går ind i sin sjette sæson, og med den har fru **chefredaktør Trine Kaufmann** fået travlt. Vi skal opfordre alle til at medvirke til en så korrekt vejmelding som overhovedet muligt.

Hjem fra Italien

Overassistent **Henry Pedersen** fra **Gladsaxe** har af Gladsaxe Kommune og korpsset været udpeget som hjælpende deltager i et svagførerarrangement, der gik til Italien. Turen, der varede 8 dage var meget begivenhedsrig.

Skagerak-parade

For godt tre år siden deltog 36 redningsmænd fra de nordjyske stationer i redningsaktionen efter færgen „Skagerak“'s forlis. (Redningsberetningen findes i „Meddelelser“ nr. 6/66). Den 28. november i år modtog de 36 deres belønning fra korpsset, idet de ved en parade på den nye station i Hjørring hver fik overdraget et personligt tilegnet eksemplar af den netop udkomne bog, „Storm Over Skagerak“. Direktør **Jørgen Falck** overrakte bøgerne, og midlerne kom fra Sophus Falcks mindelegater.



Mødevirksomhed

Det kommende hovedstadsområdes stationsledere var samlet til et informationsmøde på **Gladsaxe-stationen** i slutningen af november. Man drøftede korpssets mulige ekspansion, og der kom mange positive impulser fra stationsledelsen til administration og direktion. Måske burde en fremtidsljensete først og fremmest bestå i indsamling af impulser fra korpssets nuværende medarbejdere, der utvivlsomt hver især har gjort sig mange tanker om de næste årtier.

Endvidere har regnskabschefen fra København, **Torben Hansen**, holdt en række vellykkede møder rundt omkring i landet. Emnet for møderne var mærkværdigvis regnskab og økonomi.

Stationsledersammenslutningen i **Nordjylland** holdt den 28. november møde i Hjørring med direktionen, hvor en række centrale spørgsmål blev stillet – og besvaret. Da spørgsmål og svar utvivlsomt har betydning for mange andre, vil vi bringe dem i forkortet udgave i næste nummer af bladet.

Revisionsafdelingens chef, afdelingsleder **S. Mortensen**, har holdt en række informationsmøder landet over, på hvilke det nye lønssystem og kildeskatten blev nøje gennemgået.

I **Hamburg** har overinspektører og akkvisitionsledere afholdt deres årlige møde i begyndelsen af december. Besøget i byen forløb efter sigende til de flestes fulde tilfredsstillelse.

Den 11. december inviterede **Hovedstads-kommunernes Samråds brandudvalg** til brandinformationsmøde på **Gentofte Brandstation**. Fra korpsset var inviteret stationsledere og repræsentanter for personaleorganisationerne i hovedstadsområdet. Aktuelle opgaver og baggrunden for udvalgets arbejde blev drøftet.

Afgifter og priser

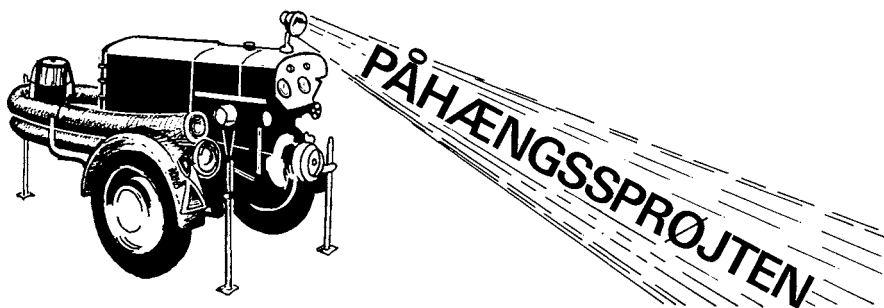
E.D.B.-anlægget har bedt os meddele, at det er en umulighed at regne med halve ører når det gælder mandskabstid, hvorfor der i sidste nummer af bladet ikke skulle have stået, at minutfaktoren er forhøjet til 34,5, men til **35** hele ører.

Ny Oslo-station

Direktør **Børge Johansen** og akkvisitionschef **G. Lindehammer** deltog den **17. november** i **Falken Redningskorps'** 20 års jubilæum og indvielse af ny, stor station i **Oslo**.

Nærmeste brandvæsen

For korpssets stationer gælder stadig, at assistance altid skal kaldes fra **nærmeste brandvæsen**, uanset om dette er kommunalt eller en af korpssets stationer.



Albertslund-Posten, den 4. december 1969



Ved den voldsomme brand hos firmaet A. & O. Johansen i Albertslund oplevede man det groteske at brandvæsenet i København blev alarmeret for Falck-Zonens redningskorps i Taastrup og Glostrup.

– Det brænder lige der henne – skal vi ikke afsted?

– Nej, der er hjælp på vej fra København!

Nye tider

Direktøren kaldte sin sælgerstab sammen og sagde: „Vi påtænker at starte en konkurrence om, hvem af Dem der sælger mest i år.“

„Og hvad får så vinderen?“ spurgte man straks.

„Han får lov til at beholde sit job,“ svarede direktøren med et yderst venligt smil.

(Papirposten)

Bank eller planlægning

En professor fra Hamburg er efter sigende far til følgende udtalelse:

– **Planlægning betyder reducere af ledelsens vovmod til et niveau, banken kan acceptere.** (Ingeniørens Ugeblad)

Hørt på kontoret:

– I går traf jeg en redder, der aldrig havde kysset en pige.

– Ham kunne jeg godt lide at træffe.

– Ja, men det er for sent nu...

Den nye redaktør af Falcken, alias fru **chefredaktør Trine Kaufmann**, har vist sig som en dygtig og vittig skribent. Vi ønsker til lykke med den nye værddighed.



Ødelæg ikke vigtige hjulspor ved kørsel til et gerningssted
Billedet, der er taget ved Haslev, er nok et af de sidste, der bringes af „efterkrigstidens bedste ambulance“, en FORD-Maintaine.

"MEDDELELSER"

33. årgang 1969

<u>INDHOLD</u>	Nr.	Side
<u>ABONNEMENTSFORHOLD OG -YDELSER</u>		
Om konduite og abonnenter	2	19
Ikke én var utilfreds med korpsets service ...	7	208
Moralen var god, men historien dårlig	8	231
8 millioner strips	11	300
<u>ADMINISTRATION</u>		
Gennemgang af den københavnske administration	11	306
<u>AMBULANCEKØRSEL, -FLYVNING OG SYGETRANSPORT</u>		
Vi kan slet ikke undvære sengeambulancerne ...	2	23
Falckair flyver stadig patienter	4	103
I Fredensborg i september	5	135
Hjertestopbehandlingen i ambulancer	5	136
Patientbefordringskonferencen i september	6	160
Patientbefordringskonferencen	7	195
Spørg Aarhus	7	200
Patientbefordringskonferencen	8	232
Det store kro-møde i Fredensborg	9	254
Ræk politiet en hjælpende hånd	12	323
<u>AUTOHJÆLP</u>		
Det virker, men - hvordan?	6	171
Vi har mange vejpatruljer	9	258
Brug de store kranvogne rigtigt	12	319
<u>BOGFALCKEN</u>		
"Brandmateriel" af G. Haurum	7	211
<u>BRANDSLUKNING, -ØVELSER OG OVERENSKOMSTER</u>		
Pulver og skum i Værløse	2	36
Storbrand afværget	2	38
Nyordning af brandvæsenet i Nykøbing Falster .	4	104
Utroligt - men sandt	5	141
Fint slukningsarbejde med begrænsede sekundærskader i Faxø	8	238
Husk at - vandtankene	9	261

BREVE UDEFRA

Breve udefra	2	42
" "	5	154
" "	7	217
" "	9	263
" "	11	314
" "	12	327

BYGGESAGER

Videbæk, en foregangsby i en vågen kommune ...	1	6
Fremtidens brand- og redningsstation	4	120
Selvgjort er velgjort	5	144
En redningsstation, der vækker opmærksomhed ..	5	146
Aldrig har vi bygget så meget på så kort tid .	6	177
Vejle-stationen indviet	6	184
Festlig indvielse i Hjørring	8	240
Nyborg - Middelfart	10	285

CAUSERIER

Udrykningsgøgl	1	4
Jantelovens bud huer os ikke	3	69
Falck på Fyn virker godt	3	72
Når sort bliver hvidt	6	159
I et hieraki	9	247
Falck, Zonen og Amanda's vise	9	266
Lad være med det	11	295

DIREKTØREN HAR ORDET

Direktøren har ordet	1	5
Mogens Falck har ordet	1	20
Børge Johansen har ordet	4	112
Jørgen Falck har ordet	5	139
Jørgen Pedersen har ordet	6	169
Peter Straarup har ordet	8	228
Edgar Bødker har ordet	9	248
Arno Andersson har ordet	10	273
William Falck har ordet	11	296
Henry Jørgensen har ordet	12	320

DIVERSE

Jul i Julby	1	11
Fra og til stationerne	1	11
Historien bag Cobra-loftet	2	26
Julekonkurrencen	2	30
Fup og fakta om Falck på Fyn	3	73
Jubilæet i Odense	4	126
Vor mand på Grønland er kommet hjem	7	207
Nyt Falck-spil	7	212
Ikke mere Alarm	8	235
Kør en sikker tid i møde	10	271
25 mand og 1 pige	10	279
Vær opmærksom i trafikken	12	329

HISTORIE

Redningskorps på Fyn i et halvt århundrede ...	3	
En aldeles pragtfuld chef	3	

KURSER OG UDDANNELSE

Navigationskursus i Aarhus	2	31
Danmark rundt med Redningsskolen	2	40
Vagtmesterkurser	9	252
Statens Brandskole	11	307

MATERIELETT

Redningsfalcken II af Aarhus	1	10
Ny projektør til frømandsbrug	5	150
Fiat ambulance	8	236
Vær lidt opfindsom	11	310

MÅNEDENS REPLIK

Månedens replik	1	14
" "	4	130
" "	10	289

PERSONALEFORHOLD - OVERENSKOMSTER

Lønninger på e.d.b.-anlæg	5	142
De fornyede overenskomster	7	191
Den første ungredder udlært i Køge	7	209

PERSONALEINFORMATION, -MØDER OG -KONFERENCER

Informationen bliver endnu bedre	1	3
Overinspektørmøde	2	28

PERSONALIA, LEGATER OG FONDS

Personalialia	1	12
"	2	45
"	4	128
"	5	153
"	6	185
"	7	216
"	8	241
"	9	265
"	10	288
"	11	313
"	12	337
Direktør Eigil Juel Wiboltt in memoriam	6	175
To medaljer til Elstoft	7	215
Sophus Falcks Mindelegat 1969	10	286

PÅHÆNGSSPRØJTEN

Påhængssprøjten	1	15
"	2	41
"	2	47
"	4	131
"	5	155
"	6	187
"	7	219
"	8	243
"	9	267
"	10	291
"	11	315
"	12	333

REDNINGSSARBEJDER M.V.

Kunne de have været reddet?	2	32
Flyveulykke på Bornholm	2	34
Misvisende melding havde nær kostet lille dreng livet	4	127
Interessante opgaver for Odense-frømand	7	213
Kunstgødning - et farligt produkt	10	275
En skelsættende, tragisk begivenhed	10	282

SET OG SKET

Set og sket	11	312
" " "	12	338

SKADEPROTOKOLLEN

En grønthøster	8	237
Wirer over vejen	9	260

SMÅGLIMT

De arvede abonnenten	7	215
Sikke'n bakkefest	8	240
Hvad var det dog der skete	12	336

SØREDNING

Et uløst problem	8	223
Vore både er ikke bedre end andre	8	224

UDLANDET

En Hong Kong brandmand får 300 kr. om måneden	4	115
Kun den bedste hjælp er god nok	6	162
Norsk redningstjeneste	9	255
International redningskongres i Haag	11	304
Vi blev ikke nr. 1	12	331

FORSIDEN

Redningsfalcken II af Århus	1	1
Tankvognsbrænd i Værløse	2	17
Falck Fyn Femti	3	49
Den nye Vejle-station	4	132
Defibrillation	5	133
Hamburg/Hjørning	6	157
Tankvognsuheld	7	189
Søredning	8	221
Ulykke på Strandvejen	9	245
Nyborg-stationen flytter	10	269
Ulykke ved Herning	11	293
Ambulance ved gerningssted	12	317

BAGSIDEN

Assistent Anton Marinus Weisberg	1	16
Overlæge Willy Dam	2	48
Falck-Huset, Odense	3	100
William Falck og Williamine	4	132
Stationsleder Alfred Dam, Viborg	5	156
Redningsinspektør Sv. Elstoft	6	188
Sekretær Ib Larsen	7	220
Arveprins Knud	8	244
Assistent C.Aa. Grønbech Nielsen, rednings- fører Martin Fredslund og redningsfører Ernst Nielsen	9	268
Personalet på Terndrup-stationen	10	292
Redder Sv.Aa. Hansen, Næstved	11	316
Overassistent, fru Kate Kaufmann	12	340