

# MEDDELELSER

OFFICIELT ORGAN FOR



FALCKS REDNINGSKORPS

14. årgang

April 1949

Nr. 1

## Assistance ved kørselsuheld til udenlandske vogne

Overenskomst mellem korpset og F. D. M. i kraft 1. april

Den 1. april træder en overenskomst mellem korpset og Forenede Danske Motorejere i kraft. Efter denne overenskomst påtager korpset sig at yde assistance ved kørselsuheld, som udenlandske automobilister, der er medlemmer af Forenede Danske Motorejeres søsterorganisationer i USA, England, Holland, Belgien og Schweiz, måtte komme ud for på Sjælland, Møn, Lolland-Falster, Fyn, Langeland og i hele Jylland.

På begæring af F.D.M. skal assistancen kunne udvides til også at omfatte medlemmer af F.D.M.'s søsterorganisationer i andre lande end de nævnte.

Assistancen ydes efter sammenstød, væltning, påkørsel, ved brud på axler, differential, hjul, motorskade, lysvanskeligheder og iøvrigt ved skader, der forhindrer fortsat kørsel ved køretøjets egen hjælp. Assistance ydes endvidere ved fastsiddende i blød jord, sne o.l., ved nedstyrtning i udgravning, havn o.l. samt *efter omstændighederne også ved punktering og benzinmangel.*

Assistancen omfatter bjergning og bugsering af motorkøretøjet *til nærmeste større reparationsværksted*, og ambulancekørsel gælder til nærmeste normale indlæggelsessted.

Stationerne skal ikke afkræve de udenlandske automobilister betaling for den ydede assistance. Derimod skal stationerne kræve sig forevist dokumentation for medlemskab af en af F.D.M.'s søsterorganisationer i de nævnte lande. Denne dokumentation kan

være medlemskort, men har bilisten ikke dette kort på sig, kan vognens Carnet udgøre det for dokumentation, da Carnet'et vil være udstedt af hans organisation.

Forenede Danske Motorejere har til sine søsterselskaber i udlandet sendt en brochure, der vil blive udleveret de medlemmer, der agter sig til Danmark. I denne brochure, der er trykt på engelsk, fransk og tysk, redegøres for hjælpens omfang, og den indeholder tillige instruktion om, hvorledes Falck tilkaldes.

Brochuren vil på side 2 være forsynet med stempel af den organisation, automobilisten er medlem af, og der kan foreløbig være tale om følgende organisationer:

The Automobile Association, London (Storbritanien).

The Automobile Association, (South Africa).  
American Automobile Association og dens tilsluttede klubber.

Touring Club Suisse, Geneve, (Schweiz).

Touring Club de Belgique, Bruxelles, (Belgien).

Kon. Nederlandsche Toeristenbond ANWB, Haag (Holland).

Der er altså tale om klubber i Storbritanien, Sydafrika, Amerika, Schweiz, Belgien og Holland, og disse landes kendingsbogstaver for motorkøretøjer er henholdsvis GB, ZA, US (under europæisk plade), CH, B og NL.

Hver station vil omkring 1. april have modtaget et hæfte med FDM-rapporter. Når assistance ydes til et medlem af en af FDM's søsterorganisationer, skal en sådan rapport udfyldes og indsendes til hovedkontoret vedhæftet den normale rapport, der er slået for assistancen. Udover oplysning om kørte km, tidspunkterne for udkørsel og hjemkomst, stationens navn og vor egen rapportnummer, skal den nye rapport kun forsynes med navn og adresse på den udenlandske automobilist, hans medlemsnummer i den udenlandske organisation, motorkøretøjets politinummer og en kort beskrivelse af assistancens art. For at chaufføren ikke skal udfylde for meget, er de udenlandske organisationers navne trykt på rapporten, således at han kun behøver at skrive medlems- og politinummer ud for navnet på den organisation, der er tale om. Det må dog bemærkes, at amerikanske automobilister ikke behøver at være

direkte medlemmer af American Automobile Association, men udmærket kan være medlemmer af andre amerikanske automobilklubber; disse skal dog være tilsluttet American Automobile Association, og dette angives i den pågældende klubs navn ved tilføjelse af »AAA«.

I den brochure, FDM har udsendt til sine søsterorganisationer i udlandet, og som udleveres til de medlemmer, der agter at køre til Danmark, er det meddelt, at såvel FDM's afdelinger som korpsets stationer til enhver tid vil være automobilisterne behjælpelige. Udover at yde assistance i påkommende tilfælde må stationerne derfor, såfremt udenlandske automobilister henvender sig til os for at få råd og vejledning, gøre deres bedste for at hjælpe de pågældende automobilister, så de får indtrykket af, at de er velkomne i Danmark og kan regne med støtte, hvor de end opholder dem.

## Kørselshjælp i udlandet

Her i landet har Falcks Redningskorps så at sige fra starten givet sig af med at assistere ved kørselsuheld. Ganske vist var antallet af motorkøretøjer i 1906 ikke så forfærdeligt stort, og kun ganske få motorkørende vovede sig udenfor hjemstedets overdrev med køretøjerne. Men efterhånden som motorkøretøjet blev et stadigt mere almindeligt befordringsmiddel, steg behovet for hjælp ved kørselsuheld, og i de senere år har antallet af assistancer ligget på omkring 150.000 om året, d.v.s. lidt over 40 pct. af samtlige korpsets udrykninger og tjenesteydelser.

Der er her tale om en service, som ejere af motorkøretøjer i Danmark kan sikre sig, men som ikke finder sin mage udenfor landets grænser. Hverken vi selv eller vore kunder skænker vel dette nogen synderlig opmærksomhed. Man skal have prøvet at køre i stykker på en øde landevej i et fremmed land uden at have nogen at henvende sig til for at få hjælp. Og er man så hel-

dig endelig at få fat i en mekaniker i den nærmeste by, som for gode ord og navnlig god betaling påtager sig at slæbe vognen ind til et værksted, er man kisteglad, hvis det kan ske indenfor et par dage. Har man blot een gang været ude for et sådant tilfælde, skønner man på, at vi har det så bekvemt her i landet, når vi kommer ud for et uheld.

Selvfølgelig er der også i andre lande opstået behov for assistance ved kørselsuheld. Dette behov har man forsøgt at tilfredsstille på forskellig måde, men ingen steder har man formået at etablere en hjælpetjeneste som vor.

I Amerika kan medlemmerne af motororganisationerne få hjælp efter en slags abonnementssystem fra et stort antal værksteder og garageanlæg. Abonnenterne må udover deres normale kontingent erlægge et gebyr for den forventede assistance, og selve ordningen er baseret på aftaler mellem motororganisationerne og værkstederne. Der hol-



des streng kontrol med, at værkstederne ikke udnytter aftalerne og lægger pres på organisationernes medlemmer for at komme til at udføre reparationer.

I Schweiz består der en tresidig aftale mellem motororganisation, telefoncentraler og værksteder. Ordningen går faktisk kun ud på, at man ved opkald over centralerne straks indstilles til nærmeste værksted, der er i stand til at yde assistance.

Interessantere for os er de serviceordninger, som motororganisationerne AA og ANWB i henholdsvis England og Holland har etableret. De er interessante for os, fordi de er helt forskellige fra vor autohjælp-tjeneste, og fordi de i begge lande har haft en enorm succes.

Der er ingen større forskel mellem den engelske og den hollandske serviceordning. Motororganisationerne råder over et ret stort antal motorcykler med sidevogne, med hvilke mekanikere regelmæssigt afpatrouillerer de stærkest trafikerede landeveje. Sidevognene rummer fornødent værktøj, mindre reservedele, lidt vand, benzin og olie, således at man er i stand til at udbedre mindre skader og iøvrigt hjælpe abonnenterne, d.v.s. organisationernes medlemmer på bedste måde. Den hollandske ordning forberedtes under krigen efter det engelske mønster og trådte i virksomhed ved krigens ophør. I næste nummer af »Meddelelser« vil vi komme lidt nærmere ind på, hvorledes ordningen i Holland er organiseret og virker i praksis.

Om den engelske ordning vil vi denne gang fortælle, hvorledes den kom til verden. Det skete nemlig ingenlunde ud fra et oprindeligt ønske om at hjælpe ved kørselsuheld, og forhistorien er egentlig ganske morsom.

Det engelske færdselspoliti havde udvist en ret stor nidkærhed i tjenesten. Ved den mindste forsyndelse mod færdselsreglerne blev de motorkørende noteret af politiet, og der faldt en regn af bøder. Motororganisationen rykkede straks i felten for at varetage medlemmernes interesser, og de gjorde det

bogstaveligt. Der udsendtes poster på landevejene med den opgave at advare organisationens medlemmer, når færdselspolitiet var på færde. Politiet fandt imidlertid hurtigt ud af årsagen til, at der var færre, der gik i fælderne. Det kom til en retssag, og herunder blev det fastslået, at det var ulovligt at advare formentlige lovovertrædere mod politiet.

Men motororganisationerne fandt hurtigt på at løse opgaven på anden måde. Ingen kunne jo forbyde dens folk at køre frem og tilbage på motorcykler et stykke foran færdselspolitiet, og heller ingen kunne forbyde disse folk at hilse på organisationens medlemmer, hvis vogne jo tydeligt var mærkede med organisationens skilt. Praksis blev, at organisationens folk hilste, når der var fri bane, men undlod at hilse, hvis der var »ugler i mosen«, d.v.s. hvis der var politiposter i nærheden, eller hvis en af færdselspolitiets vogne kunne ventes at dukke op.

Historien melder intet om, hvilken af parterne, der i denne kamp gik af med sejren, og det er i denne forbindelse også uden betydning. Men fra motororganisationens indsats for at hjælpe medlemmerne mod færdselspolitiet var springet til den uværende serviceordning ikke så stort. Når man alligevel havde motorcykler ude på landevejene, var det nærliggende at forsyne disse med sidevogne og lade dem medføre værktøj, så mindre skader kunne udbedres for medlemmer, der var kørt i stykker.

## KØBENHAVN-SELSKABETS REKVISITIONSSYSTEM

Omkring årets begyndelse indførte København-selskabet et nyt rekvisitionssystem. Systemets indførelse skyldtes et ønske om at skabe en klar oversigt over de økonomiske forpligtelser, selskabet på et hvilket som helst tidspunkt havde indgået.

At stationslederne landet over omfattede dette nye system med noget blandede følelser, opdagede man hurtigt, og man har også til en vis grad kunnet forstå stationsleder-

nes indvendinger, som dog ikke vejer stærkt nok til, at man har ment at kunne give afkald på den kontrol, systemet giver mulighed for.

Men i de 3 måneder, systemet har virket, har man kunnet drage visse erfaringer, og når et nyt oplag af rekvisitioner skal trykkes, vil systemet undergå visse ændringer, som man for tiden overvejer.

En af de værste skavanker ved systemet er den, at rekvisitionerne skal udfyldes på stationerne. Alt for ofte er rekvisitioner udfyldt på en sådan måde, at vi ikke kan være bekendt at sende dem videre til leverandørerne. Det vrimler med stavfejl, og leve-

randørernes navne anføres ufuldstændigt eller helt forkert. De rekvisitioner, der er udfyldt med pen eller blyant, er som oftest skrevet ulæseligt o. s. v. Man har derfor overvejet at erstatte rekvisitionerne på stationerne med rekvisitionsadvis, som så skal stiles og sendes til hovedkontoret. Her vil rekvisitionså blive udskrevet, hvis det rekvirerede ikke skal leveres fra en af korpsets egne afdelinger, og stationen vil få et underskrevet eksemplar, som kan videregives til leverandøren.

Det vil også kunne forventes, at der vil blive givet nærmere og klarere regler for, når rekvisitionsadvis skal indsendes.

## Redningsarbejde ved drukneulykker

Ret hyppigt alarmeres korpset i anledning af konstaterede eller formodede drukneulykker, og den slags ulykker tiltager altid i antal, efterhånden som vi nærmer os sommeren. Den 3. oktober 1939 udsendtes til stationerne et cirkulære, der indeholdt udførlig anvisning på, hvorledes man skulle forholde sig, når meldinger om drukneulykker indgik. Men en vis usikkerhed på en del stationer lader formode, at dette cirkulære selv er druknet i det væld af instrukser, cirkulærer og anvisninger, der i tiden efter krigsudbrudet udsendtes til stationerne.

Det omhandlede cirkulære omhandlede mindre selve redningsarbejdet, som man vanskelig kan give faste retningslinier for, end betalingsspørgsmålet og samarbejdet med politiet. Selv om en ting som betalingsspørgsmålet naturligvis vil være sekundært, kan vi dog ikke helt negligere det og navnlig ikke, når der er tale om et arbejde, der ofte kan stå på i meget lang tid. Derfor finder vi det også rimeligt at gentage de regler, der i 1939 blev givet.

Når en station alarmeres til en drukneulykke, afsendes straks alt fornødent materiel. Samtidig skal politiet underrettes. Så snart politimyndigheden er repræsenteret på ulykkesstedet, har politiet kommandoen, og vort mandskab skal rette sig efter dets anvisnin-

ger, herunder med hensyn til tidspunktet for redningsarbejdets ophør.

Det er meget vigtigt, at politiet underrettes, så det kan komme tilstede og træffe bestemmelse om, hvorvidt der skal foretages noget og i bekræftende fald i hvilket omfang, redningsarbejdet skal iværksættes. Vi vil nemlig da ifølge justitsministeriel skrivelse af 30. september 1939 kunne påregne betaling af politiet under forudsætning af, at ingen andre har betalingspligten, at der ikke er truffet aftale med andre om at udføre arbejdet, og at udgifterne ikke kan fås godtgjort af den eventuelt reddede eller af en offentlig kasse. Det er også en forudsætning, at redningsforanstaltningerne ikke går ud over, hvad der i den givne situation må anses for rimeligt og fornuftigt, men når politiet er tilstede, må vi drøfte dette spørgsmål med politiet og rette os efter dettes afgørelse. Hvis politiet trods videregivelse af meldingen ikke er kommet tilstede, kan vi altså ikke regne med at opnå dækning af udgifterne, såfremt vi fortsætter et eftersøgningsarbejde mange timer eller måske dage efter, at døden må anses for at være indtrådt.

Rekvireres vi til en drukneulykke af politiet selv, kan vi påregne betaling for udrykningen, når vi iøvrigt efterkommer politiets anvisninger. Iøvrigt ville det være formåls-

tjenligt, om stationernes ledere ved lejlighed talte med de lokale politimyndigheder om disse regler.

Opmærksomheden henledes på, at en kommune muligt i visse tilfælde kan have pligt til at betale for arbejde ved drukneulykker. Det kan ske, at den forulykkede er tilrejsende, og i så fald kan en kommune i henhold til Folkeforsikringslovens § 17 stk. 7 jvfr. stk. 4 have betalingspligt. I sådanne tilfælde bør regning på arbejdet sendes til kommunen, og vil den ikke betale, må regningen sendes til politimesteren, med mindre der efter arbejdet er truffet aftale med politiet om, at regningen strax skal sendes til politiet.

Men skulle der opstå tvivlstilfælde, kan en nøjagtig rapport om hele sagen med udførlig beskrivelse, regningskopi og andre nødvendige oplysninger og bilag sendes til hovedkontoret i København, der så vil yde bistand med at opnå betaling for arbejdet.

## Indkøb af akkumulatorer

Det har vist sig, at indkøb af akkumulatorer er sket til alt for høje priser hos de lokale forhandlere og mekanikere, og at korpset i mangfoldige tilfælde er blevet unddraget den rabat eller godtgørelse for den afleverede defekte akkumulator, vi har krav på.

Al indkøb af akkumulatorer skal derfor ske gennem korpsets handelsafdeling, hvortil rekvisition uden leverandørangivelse sendes. Den ønskede akkumulator vil så blive sendt stationen direkte fra en af vore leverandører. Men husk på, at den defekte akkumulator skal returneres til den pågældende leverandør, som så godtgør os 12—18 kr. pr. stk. Til stationernes orientering meddeler handelsafdelingen, at priserne på akkumulatorer for tiden andrager:

6 volt med 13 plader	kr.	58.30
6 » » 15 » »		69.00
12 » » 9 » »		103.00
12 » » 11 » »		125.00

## »SCOTCHLITE«

Scotchlite er navnet på et nyt materiale, der er særdeles egnet til vejskilte, nummerkilte, flyvepladsernes startbaner, brandvæsenets og politiets vogne o. m. a. Materialet, der opfandt i 1939 i Amerika og under krigen forbeholdtes den amerikanske hær og flåde, har nu efter krigen holdt sit indtog i en række europæiske lande. Det består af et særligt vejrbestandigt plasticmateriale, hvori millioner af mikroskopiske glasperler er indlejret, således at de reflekterer ved lysbestråling uden at blænde. Scotchlite fremstilles i 22 farver, der aldrig udviskes. Materialet modstår regn, sne, frost og saltvand. Scotchlite findes i ruller, der kan klæbes fast på jern, aluminium, beton og krydsfinér. Det fås også på bomuldsklæde, som kan vaskes og styges uden at miste sine egenskaber.

Dette er et uddrag af en artikel i K.D.A. K.'s medlemsblad »Auto« nr. 2 for februar 1949, der bl. a. omtaler en demonstration, der har været afholdt i Københavns nærhed. Det fremgår videre af artiklen, at Scotchlite på vejskilte virker 20 gange kraftigere end genskinnet fra en hvidmalet overflade.

Det nye materiale vil om kort tid blive fremstillet på en fabrik i England, og når det fremkommer, vil det have korpsets største interesse. Selv om materialet selvfølgelig vil have den største betydning for vejafmærkning, vil det også kunne være af værdi for korpset, idet udrykningskøretøjerne under kørsel i mørke vil blive synlige på langt større afstand, hvis f. ex. udrykningsflaget eller forskærme fik pålagt det nye materiale. Måske kunne man nå dertil, at man forbeholdt udrykningskøretøjer en særlig farve af Scotchlite-materialet, så andre vejfarende allerede på lang afstand ville være klare over, at det var et udrykningskøretøj, der kom imod dem.



## Supplerende vandforsyning

Under denne overskrift har Dansk Brandkomité's blad »Brandvæsenet på Landet« bragt en artikel, som vi har ment at burde gøre stationerne bekendt med:

Vandforsyningen for den store slukningshjælp er stadig mange steder et problem, der påkalder den største opmærksomhed. Ved adskillige landsbyvandværker er der i tidens løb opsat et stort antal brandhaner, men for langt den overvejende dels vedkommende gælder, at de ikke er egnede for forsyning af motorsprøjten, når denne ankommer til brandstedet, som følge af, at pumpestørrelse, beholdervolumen og ledningsdimensioner ikke er i stand til at præstere den ret store vandmængde — 50—60 m<sup>3</sup> pr. time — der udkræves. Deres værdi ligger særlig i den indsats, det lokale slukningskorps kan præstere med egne slanger, inden den store slukningshjælp ankommer.

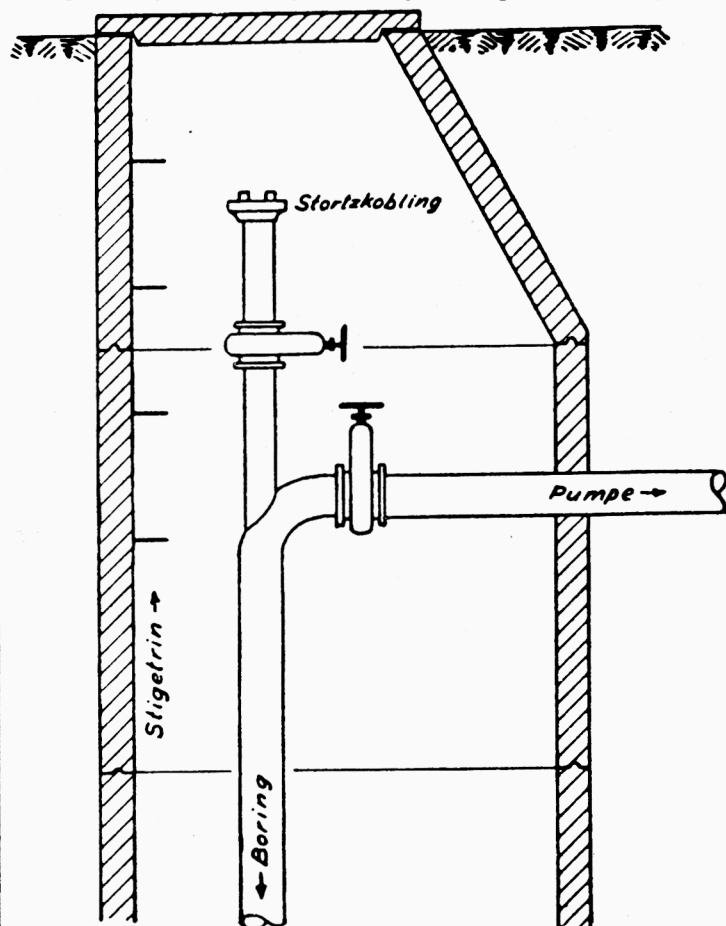
Hvor der er mulighed for det, er det derfor en meget værdifuld foranstaltning, der adskillige steder er truffet, at forsyne vandværkets beholder, såfremt den har en passende størrelse — 30—60 m<sup>3</sup> — med anordning for direkte tilkobling af motorsprøjten's sugeslange.

Imidlertid findes ved adskillige vandværker og måske ikke i mindre grad ved mejerier borer, der ved direkte pumpning kan yde ganske anseelige vandmængder, i hvilken anledning der her skal omtales et lille arrangement for tilslutning af motorsprøjter til sådanne borer.

En forudsætning for anvendelsen heraf er, at vandstanden i boringen ikke er dybere end motorsprøjten's sugsevne tillader — ca. 6 m under terrain —, at boringen har en tilstrækkelig ydeevne, 30—60 m<sup>3</sup>/time for en kortvarig belastning, og at der er mulighed for at køre motorsprøjten frem til det sted, hvor tilslutning kan ske.

Er disse forhold til stede, hvilket ofte vil være tilfældet, vil et arrangement som det på vedføjede skitse anførte, kunne gennemføres endog for ret beskedne udgifter.

Boringen bør være anbragt i en betonbrønd med dæksel — også for beskyttelse mod frost — således, at der bliver let adgang for påkobling af sugeslange, lukning af



ventil til bedriftspumpen og åbningen af ventil for brandtilslutning. Hvis boringen er anbragt på et fra færdselsvej utilgængeligt sted, er det muligt at stutzkoblingen med fordel kan anbringes i en anden brønd og forbundet med en jordledning, som naturligvis ikke må have nogen stor længde, da man herved vil forøge sugehøjden.

For at sikre, at stillestående vand i standrøret over ventilen om vinteren ikke skal fryse, må det tilrådes at anbore dette rør lige over ventilen med et lille drainhul eventuelt forsynet med hane, der, når brandtilslutningen ikke er i brug, skal stå åben, så stigrøret stadig står tomt.

For at man let kan finde brandtilslutningen, særlig i perioder med sne, bør der på mur eller andet egnet sted anbringes et rødmalet skilt 15×50 cm med hvid tekst: »Brand-sugeventil«.

## Lidt om benzin og rationel kørsel

Mon mange af korpsets medarbejdere tænker over, at Falcks Redningskorps' årlige benzinformbrug ligger temmelig nær 2 millioner liter, eller at vi i hvert fald i 1948 brugte for langt over 1 million kroner til indkøb af benzin?

Disse tal har fristet os til at sige lidt om, hvorledes personalet kunne hjælpe med til at nedbringe denne store driftsudgift noget. Benzinudgiften og for den sags skyld også vedligeholdelsesudgifterne kunne nemlig nedbringes, hvis hver mand, der kører med korpsets vogne, virkelig ville lægge sig efter at køre rationelt.

Og hvad vil det så sige at køre rationelt?

Spørgsmålet lader sig formentlig lettest besvare ved gengivelse af teksten i en lille brochure, der er udsendt af General Motors. Det hedder heri:

*Hurtig acceleration* er en fornøjelse, men den koster benzin. Ved pludselig at trampe fodspeereren i bund, tilfører De motoren mere benzin, end den kan udnytte. Øg farten jævnt og skift til 3. gear ved 30—35 km i timen (Dette gælder naturligvis kun syge- og ambulancevogne og personvogne).

*Høj hastighed* betyder ikke blot et faremoment, men kan medføre, at benzinformbruget kommer helt op på det dobbelte af, hvad der kræves ved en mere moderat fart. En

økonomisk march-hastighed er 50—60 km i timen.

*Staccato-kørsel* med skiftevis forcerede igangsætninger og hårde opbremsninger er ikke blot trafikmæssigt forkasteligt. Det er generende for eventuelle patienter og slider enormt på bremserne — og det medfører direkte spild af benzin.

*For lidt luft i ringene* forøger friktionen mellem dæk og vejbane og forhøjer benzinformbruget. Vognen bliver tungere for motoren at trække. Sørg derfor altid at holde ringene oppumpet til det foreskrevne lufttryk.

*Når motoren går i tomgang*, forbruges unødvendig benzin. Stands derfor altid motoren, når De sidder i vognen og venter.

*Parkering eller henstillen af vognen i solen* spilder også benzin. Prøv selv engang at se, hvor luften dirrer af benzindampe over tanken på en vogn, der en hed sommerdag står lige i solen. Der er jo nemlig nødt til at være en lille åbning i tankdækslet.

*Dårlig kaburator-indstilling* spilder ikke blot benzin, men giver også en dårlig og ujævn gang.

*Et ødelagt eller snavset tændrør* kan forårsage, at en stor del af benzinen går uudnyttet gennem motoren.

Husk disse gyldne regler og vær med til at spare på benzinen.

## Aflevering af uniformer

En station har for kort tid siden været udsat for det tilfælde, at en mand, der fratrådte tjenesten, ikke ønskede at aflevere sin uniform. Stationen rykkede ham, men manden nægtede at aflevere uniformgenstandene, og ved henvendelse til sin fagforening fik han den besked, at han såmænd godt kunne beholde uniformen, da den måtte betragtes som en del af den løn, han havde oppebåret, medens han var i korpset, ligesom han jo havde måttet betale skat af værdien.

Men den opfattelse, som fagforeningen gjorde gældende, står naturligvis ikke for en nærmere prøvelse. I landsoverenskomstens § 13 står klart og tydeligt:

»Redningskorpset leverer mandskabet uniform, der fornyes med benklæder hver 9. måned og jakke hver 18. måned. *Alle uniformsgenstande forbliver selskabets ejendom.*«

For mandskabet ved de storkøbenhavnske stationer består der en særlig overenskomst

med Chaufførernes Fagforening i København, og i denne overenskomsts § 8, stk. 2 står:

»Hver mand kvitterer for de ham udleverede uniformsgenstande. Ved fratræden betales eventuelt manglende genstande med anskaffelsesværdien.«

Når man kan læse dansk, skulle det ikke kunne efterlade megen tvivl — heller ikke hos en fagforeningsformand — om at uniformsgenstande skal afleveres ved fratræden. Der står så tydeligt, som man kan ønske, at alle uniformsgenstande forbliver selskabets ejendom, og i den københavnske overenskomst tilføjes yderligere (hvad man iøvrigt kan slutte også af landsoverenskomsten), at der må betales for eventuelt manglende genstande med anskaffelsesværdien.

Den pågældende fagforeningsformands henvisning til, at uniformen jo har været en del af lønnen, er noget rent pjat, idet lønnen under overenskomstforhandlinger altid er fastsat uden hensyn til uniformsspørgsmålet. Og selv om man gjorde gældende, at uniformen var en del af lønnen, må man i hvert fald så kunne tænke et stykke videre og anerkende, at når manden så ikke skal være ansat mere og derfor ikke skal have løn mere, kan han heller ikke have ret til at bibeholde den »del af lønnen«, som man påstår, uniformsgenstandene er.

Skulle andre stationer derfor komme ud for lignende påstande, må de straks protestere og forlange uniformen udleveret. Sker det ikke, må tilfældet indberettes, så korpset kan klage til forbundet, som er ansvarlig for, at overenskomsten overholdes fra mandskabets side.

## Grænsestridigheder

Det sker nu og da, at grænsen mellem to stationers arbejdsområder giver anledning til diskussion. En stationsleder vil selvfølgelig gerne have et så stort antal abonnenter under sin station som muligt, og derfor kan han måske nære en vis tilbøjelighed til at se stort på, om nogle af »stationens abon-

nenter« bor lidt hinsides stationens normale virkefelt.

Som hovedsynspunkt må gøres gældende, at der med hensyn til hjælpeydelsen overfor abonnenten ikke eksisterer noget grænseproblem. En abonnent er abonnent hos korpset og ikke hos en filialstation. Han har ret til at rekvirere hjælp fra den nærmeste station uden hensyn til, om hans kartotek-kort er anbragt dér eller på nabostationen. Og for korpset som helhed gælder det, at hjælpen skal ydes af den station, der ved hjælpens ydelse får den mindste kørsel. Det kan altså udmærket forekomme, at en fjernere liggende station mere hensigtsmæssigt kan udføre en sygetransport til et sygehus i den by, hvor den fjernere liggende station selv ligger, end den station, der ligger abonnentens bopæl nærmest.

Når dette så er iagttaget, kan man tilføje, at det har en vis praktisk betydning med grænserne. Denne praktiske betydning er indlysende for enhver, men eventuelle spørgsmål herom må altid vige for det primære: at hjælpen altid skal ydes, så unødvendig kørsel undgås. Noget andet er, at en abonnent selvfølgelig bør høre under den station, der normalt skal yde ham hjælp og normalt vil have den korteste køreafstand.

Også for repræsentanterne kan der opstå grænseproblemer. Grænserne for repræsentanternes distrikter behøver ikke absolut at være identiske med grænserne for stationernes arbejdsområder, og er de ikke det, må repræsentanten sørge for, at et tegnet abonnement tilføres den station, der betjener det område, hvor abonnenten bor eller hvor abonnentsstedet er. Problemet for repræsentanterne opstår, når en repræsentant ved en fejltagelse kommer til at tegne et abonnement i et distrikt, der passes af hans kollega. For det kan vel kun være fejltagelser? Af og til har man kunnet fristes til den antagelse, at det for en repræsentant var lidt af en sport at tegne i et ham uvedkommende distrikt. Hvis det er tilfældet, henstilles det til de repræsentanter, det drejer sig om, at kaste sig over en anden og for kollegaen mindre generende sport.



## Rationaliseringsbestræbelser

### Baggrunden for den nye inkassoordnings indførelse

I de forløbne efterkrigsår har der fra forskellige side — især fra industrien — lydt stærkere og stærkere krav om rationalisering af virksomheders drift og administration, og det er derfor naturligt, at Falcks Redningskorps også har taget dette spørgsmål op til undersøgelse og drøftelse.

Nu må man gøre sig klart, at en betingelse for at kunne rationalisere er, at man er i stand til i fuldt omfang at gennemføre de efter en analysering af virksomheden planlagte ændringer, hvortil kræves bl. a. forskellige hensigtsmæssige tekniske hjælpemidler samt sidst men ikke mindst hensigtsmæssige og egnede lokaler. Medens det ikke er forbundet med større vanskeligheder at analysere og planlægge, er det derimod betydeligt sværere at gennemføre en rationalisering, fordi det endnu er begrænset, hvad man kan få af tekniske hjælpemidler og næsten umuligt at opdrive andre lokaler end dem, man har.

Inden for Falcks Redningskorps København A/S har problemet været overvejet og drøftet først og fremmest for den administrative og kontormæssige side af virksomheden, men da det er udelukket med de for hånden værende lokaler at gennemføre en gennemgribende rationaliseringsplan, og materialesituationen stadig er sådan, at det kan trække ud i det uvisse med opførelsen af den forlængst projekterede hovedstation i København, er man blevet stående ved planen om en delvis rationalisering gående ud på, indenfor de nuværende rammer at gennemføre alle de forbedringer og ændringer, som det er muligt og på en sådan måde, at de til sin tid kan indgå som led i en helhedsplan.

Med dette for øje har man haft opmærksomheden henvendt på anskaffelse af hensigtsmæssige og moderne kontormaskiner. I midten af 1948 lykkedes det at afkøbe en større københavnsk virksomhed en elektrisk drevet fuldautomatisk bogholderimaskine, et fund, idet en sådan maskine overhovedet ik-

ke eksisterer på markedet. Den er nu fra nytår 1949 indgået i hovedbogholderiets funktioner og med sine seks regneværker betyder den et fremskridt og en afgjort gevinst for bogholderiet. Det skal her blot nævnes, at den, medens posteringerne skrives på den, foretager alle udregninger og sammentællinger, således at blandt andet ethvert kontokort udviser saldoen pr. dato samtidig med, at det forlader maskinen.

Til abonnementsafdelingen og abonnementskontrolbogholderiet har man indkøbt et moderne adresseringsanlæg af engelsk fabrikat, ved hjælp af hvilket man vil kunne udføre og forenkle en ikke uvæsentlig del af disse afdelingers funktioner. Anlægget består af en elektrisk drevet prægemaskine og en dito trykmaskine med tilhørende plader, rammer, skuffer o. s. v. Prægemaskinen er leveret og har sammen med en tilsvarende lejet maskine i ca. 2 måneder været i drift, og prægningen af trykplader til den eksisterende abonnementsportefølje skrider raskt fremad. Trykmaskinen forventes leveret hver dag. I modsætning til det hidtidige og forældede pladeanlæg, på hvis hånddrevne trykmaskine man kun kan trykke abonnementskvitteringer og konvolutter, kan den nye trykmaskine trykke kvitteringer, kontrakter, alle arter skade-, gade- og søgekort, abonnementsjournalen, charteques, giroindbetalingskort, giroopkrævninger, breve, konvolutter og kontrolbogholderiets debetposteringer. Dens kapacitet er trykning af 3000 formularer eller posteringer pr. time. I samklang med forannævnte forbedringer har man for øje at fjerne alle irrationelle momenter, hvor det ved hjælp af de for hånden værende skrive- og regnemaskiner i forbindelse med en omlægning og forenkling af arbejdsgangen kan gennemføres. Af allerede opnåede resultater skal nævnes, at man i dag på hovedkontoret i København tilstiller kunderne regning 1 à 2 dage efter en assistances udførelse uden heryn til hvilken af de 5 københavnske stationer, der har udført den.

Resultatet af vore rationaliseringsbestræbelser, hvad enten de omfatter alle led i virksomheden eller som her enkelte led etapevis, er afhængig af, at de gennemføres konsekvent. Det er således ikke nok, at de omskrevne forbedringer gennemføres på hovedkontoret i København; de må også gennemføres fuldt og helt på de under dette hørende filialstationer. Her må man påkalde stationsledernes hjælp selv om den for enkelte i visse forhold er forbundet med resignation. Bogholdermaskinen arbejder kontinuerligt. Den går stadig frem og aldrig tilbage. Derfor må alle bilag tilflyde den i en daglig strøm. For de bilag, der indgår direkte til hovedkontoret, er det intet problem, men filialstationernes regnskaber, der indgår hver 14. dag, kan ikke undgå at danne propper for hovedkontorets bilag. For at undgå, at virkningen heraf spærrer for månedsafslutningerne, har man, som allerede tidligere meddelt, ændret filialstationernes afslutningsdata til den 10. og 25. i stedet for den 15. og sidste i måneden. Det er kun en formalitet, men det er en absolut nødvendighed, at den gennemføres, og at regnskaberne indsendes aldeles omgående. Det er ikke nok, at man afslutter regnskaberne pr. de nævnte data og så indsender dem, når man kan nå at blive færdig hertil f. eks. 4—6—8—10 dage efter afslutningsdatoen. Regnskaberne må derfor altid være a jour, så de kan afsluttes og nå frem til hovedkontoret allersenest 2 dage efter afslutningsdatoen.

### Inkassoproblemet

Som et led i mange virksomheders rationaliseringsplaner træffer man på begrebet inkasso. Så godt som alle forsikringsselskaber og mange andre større virksomheder er gået bort fra personlig inkasso til fordel for inkasso over deres postgirokonti. Teoretisk er fordelene herved indlysende. Postvæsenet kan nu engang foretage indkasseringer billigere end en inkassator, og afregningen over girokonto, hvor man kun modtager een daglig opgørelse over de på kotoen indgåede beløb, betyder desuden for en stor virksomhed som korpset kontormæssigt en betydelig arbejds-

besparelse samt en centralisation af hele afregningsforholdet og tillige en langt større regnskabsmæssig sikkerhed. Heroverfor står så, om ordningen i praksis — det vil sige i indgåede beløb — vil vise sig lige så fordelagtig som i teorien.

Da korpset til afløsning af det gamle pladesystem, der i forhold til abonnementsporteføljens størrelse var u hensigtsmæssigt og af for ringe funktionsområde, anskaffede de før omtalte adresseringsmaskiner, blev spørgsmålet inkasso også aktuelt for det, idet man nu i modsætning til tidligere vil være i stand til at anvende enten den ene eller den anden form for inkasso eller at kombinere dem. Det blev derfor — som allerede bekendt — besluttet at forsøge inkasso gennem postvæsenet, og at ophæve den personlige inkasso. Det er forståeligt, at meddelelsen herom ikke blev modtaget med lige stor begejstring alle steder, men ordningen må gennemføres eller i alt fald forsøges. Den er et uafviseligt led i rationaliseringens krav om lettere, hurtigere og besparende arbejdsgang. Hvor beklageligt det end er, at en sådan foranstaltning kommer til at ramme medarbejdere økonomisk, så må den dog gennemføres, fordi det også for korpset er af tvingende nødvendighed at søge gennemført den mest hensigtsmæssige og besparende inkassoordning.

Om resultatet af den nye inkassoform kan ingen på forhånd spå, derfor kan man heller ikke nu udtale noget om, hvorledes den endelige ordning bliver. Skal man regne efter de resultater, forsikringsselskaber og andre har opnået, ville det simpelthen være uforsvarligt af korpsets ledelse ikke at forsøge den. Hertil vil man måske indvende, at korpsets inkasso ikke kan sammenlignes med forsikringsselskabers og andres. Dette holder imidlertid ikke helt stik, idet Faløks Redningskorps Ålborg A/S i mange år har gennemført inkasso pr. post med stort udbytte, hvorfor dette selskab opmuntret heraf og for at lette sin arbejdsgang på kontoret, for ca. 1 år siden anskaffede sig maskiner og plader af samme fabrikat som København A/S nu har købt. Der forsøges altså fra 1. april, dog vil alle kommuneabonnementskvitteringerne

blive tilsendt stationslederne med nærmere oplysninger om, hvorledes de ønskes indkasseret. I løbet af 2 a 3 måneder vil der være indhøstet erfaringer, hvorefter man kan fastlægge og gennemføre den endelige ordning.

Selv om denne artikel kun omhandler forhold indenfor København A/S, vil den dog være af interesse for alle læsere at »Meddelelser« og i relation til vor omtale af inkasso må vi fremhæve et forhold, som sikkert har bud til alle stationer. Det er forholdet assistance på kredit. De mest iøjnefaldende problemer her er risikoen for tab på dårlige betalere og så det i sig selv meningsløse og tidsspildende at yde kredit på små assistancer som sygekørsler og lignende. Det er desværre en kendt sag, at mange mennesker — ikke mindst vognmænd — med fuldt overlæg og koldt blod forlanger assistancer, som de ikke har til hensigt at betale, og som de heller aldrig betaler. For København A/S har det i årenes løb betydet tab af store summer, og de øvrige selskaber har sikkert også haft samme bitre erfaringer. Siden cirkulæret af 1. august 1946 og senere gentagelser af dette, har det bedret sig en del, men det kan ikke benægtes, at der stadig slipper nogle igennem endnu. Helt faste regler for krav om kontant betaling lader sig ikke give, dertil er vor virksomhed og vore kunder for forskellige fra andre virksomheder og deres kunder, men en hovedregel — tillempet efter de forskellige stationers lokale forhold — må være, at det tilkendegives fremmede og ubekendte kunder samt kunder, der er bekendt som dårlige betalere, at alle assistancer, hvor det ikke gælder liv eller død, vil være at betale kontant, og at der ved udlejning af presseninger og lignende forlanges et passende depositum. Om fremgangsmåder iøvrigt henvises til det forannævnte cirkulære, her skal kun påpeges, at gennemførelse af den mindst mulige kreditgivning foruden at spare korpene for tab af penge vil betyde en følelig arbejdsbesparelse ved bogføring, inkasso, rykkerbreve m. m. Som eksempel herpå tjener følgende:

Efter en med ambulancevogn og 2 mand udført sygtransport udskrives regning på kr.

16,00, som sendes til kunden for 2 dage efter at komme retur med påtegning adressaten ubekendt. Herefter efterforskning af adressen, påny henvendelse til kunden, forgæves præsentationer ved inkassator og endelig rykkerbreve og måske tilsidst erkendelse af, at beløbet er uerholdeligt. Hvis regningen var blevet forlangt betalt samtidig med kørslen, havde beløbet været i kassen samme dag og alle de omskrevne funktioner plus porto sparet. Vi må derfor også her påkalde alle stationslederes og medarbejderes hjælp til på dette område at begrænse tab og unødigt arbejde mest muligt, men krav om kontant betaling må selvfølgelig fremsættes på en naturlig, høflig og taktfuld måde og begrundes sådan, at det aldrig kommer til at virke stødende på nogen, og kravet må aldrig fremsættes, hvor det gælder liv eller død for mennesker eller dyr.

I denne forbindelse skal også påpeges nødvendigheden af altid at få så nøjagtig og fyldestgørende adresser som muligt for kunder, der skal have regning tilsendt, samt at kontrollere automobilnumre for vogne, der bugseres såvel mod betaling, som under abonnement. Alt for ofte er det hovedkontorerne umuligt eller forbundet med stort besvær og spild af tid og arbejde at finde frem til kunder efter adresser, som måske for lokalstationen er fyldestgørende, men for hovedkontorerne ufuldstændige. En ændring til det bedre på disse to områder er også værdifulde led i vore rationaliseringsbestrebelse.

I efterfølgende numre af meddelelser skal vi komme ind på beslægtede problemer, blandt andet med omtale af og kommentarer til folkeforsikringsloven og forsorgsloven, særlig deres bestemmelser om betalingspligten ved sygekørsler i almindelighed og kørsler med tuberkulose, sindsyge m. fl. patienter.

### Supplement til cirkulære no. 1 og 4/49

P. V. Bruun, vognmand, Brørup  
Udlejningsvogne uden fører: Z 3401 - Z 3613

A. Kruse, vognmand, Adelvej 10, Riisskov  
Auto: X 4379 - X 13.432



## Forhøjelsen af dyrtidstillæget

Årlig merudgift for korpset på 85.000 kr.

Efter offentliggørelsen af januar-pristallet forhøjedes dyrtidstillæget for alle korpsets medarbejdere med yderligere 5 øre pr. time — en tilsyneladende bagatel, der alligevel for den samlede virksomhed betyder en årlig merudgift på ca. 85.000 kr., man ingen kompensation får for.

Korpsets ledelse ser naturligvis med nogen bekymring på denne stadige pristalsstigning, og størstedelen af personalet er vel også blevet af den mening, at det nu gerne snart måtte holde op, så vi kunne komme den anden vej eller i det mindste få prisniveauet stabiliseret. Men der er også medarbejdere i korpset som andre steder, der forfægter det synspunkt, at reallønnen uanset dyrtidstillægets forhøjelse ikke har fulgt prisstigningen. Denne sidste påstand underbygges sjældent, og når det sker, er det meget løst.

Som lønregulator har detailpristallet altid været diskuteret og ikke helt uden grund, for selvfølgelig kan man ikke med et enkelt tal give udtryk for prisbevægelsen for alle og enhver. Skulle man have et sådant prisindex, måtte vi alle være lige gamle, have lige mange børn, bo samme sted, have samme forbrug og vaner og alle være enten gifte eller ugifte. De varegrupper, pristallet beregnes efter, indgår jo ikke med lige store mængder i alle husholdninger, og ting, som overhovedet ikke er medtaget ved pristalsberegningen, men som er undergået store prisforhøjelser, kan, hvis de udgør en væsentlig del af en mands forbrug, ganske forrykke et budget. Hvis man derfor tænkte sig, at en ting som f. eks. cigaretter indgik i pristalsberegningen, ville pristallet foretage nogle sære hop, da cigaretter jo siden 1935 er steget over 200 pct. og for mange betyder en væsentlig udgift. De 20 daglige cigaretter, en mand i 1935 kunne købe for 25 kr. om måneden, koster ham idag 75 kr.

Rabatmærker, som gives til familier med

børn, spiller en vis rolle ved udregningen af pristallet. En familie uden børn får ikke andel i denne værdi, og der burde altså gælde et højere pristal for barnløse familier end for familier med børn. Ganske nøjagtigt er det sådan, at vort pristal med hensyn til rabatmærkeværdien gælder for en familie med 1,84 børn. Heller ikke alle tænker på, at pristallet kun registrerer egentlige prisændringer, men ikke udgiftsforøgelser, der opstår, hvis man finder på at forøge sin levestandard eller pådrager sig større forsørgerbyrder. Kvalitetsændringer kommer heller ikke til udtryk i pristallet, men medens dette forhold har været en ulempe for lønmodtagerne i den tid, da kvaliteten blev dårligere, bliver det nu en fordel, efterhånden som erstatningsvarerne afløses af kvalitetsvarer.

Dette er nogle enkelte problemer, man støder på, når man diskuterer pristallets berettigelse som lønregulator, og de viser, at vi næsten alle med rette kan påstå, at detailpristallet ikke er det nøjagtige udtryk for den prisstigning, der specielt for vort forbrug har fundet sted. For nogle er pristallet for højt, for andre for lavt, og indtil en revision af det grundlag, hvorpå pristallet beregnes, er sket, må man godtage det offentliggjorte tal som det rigtige udtryk for prisstigningen.

Og korpset har ikke blot reguleret lønningerne efter pristallet, men har også i det sidste tiår gentagne gange ydet forhøjelser af grundlønningerne. Dette fremgår tydeligt af kurven i årsberetningen for 1947.

### MEDDELELSER

Officielt organ for FALCKS REDNINGSKORPIS  
 Adresse: Tietgensgade 67, København V. Tlf. C. 1808  
 Udgiver: De danske Redningskorps Fællesforbund  
 Redaktion: K. Christensen og Børge Johansen  
 Trykkeri: Arnskovs Bogtrykkeri, København