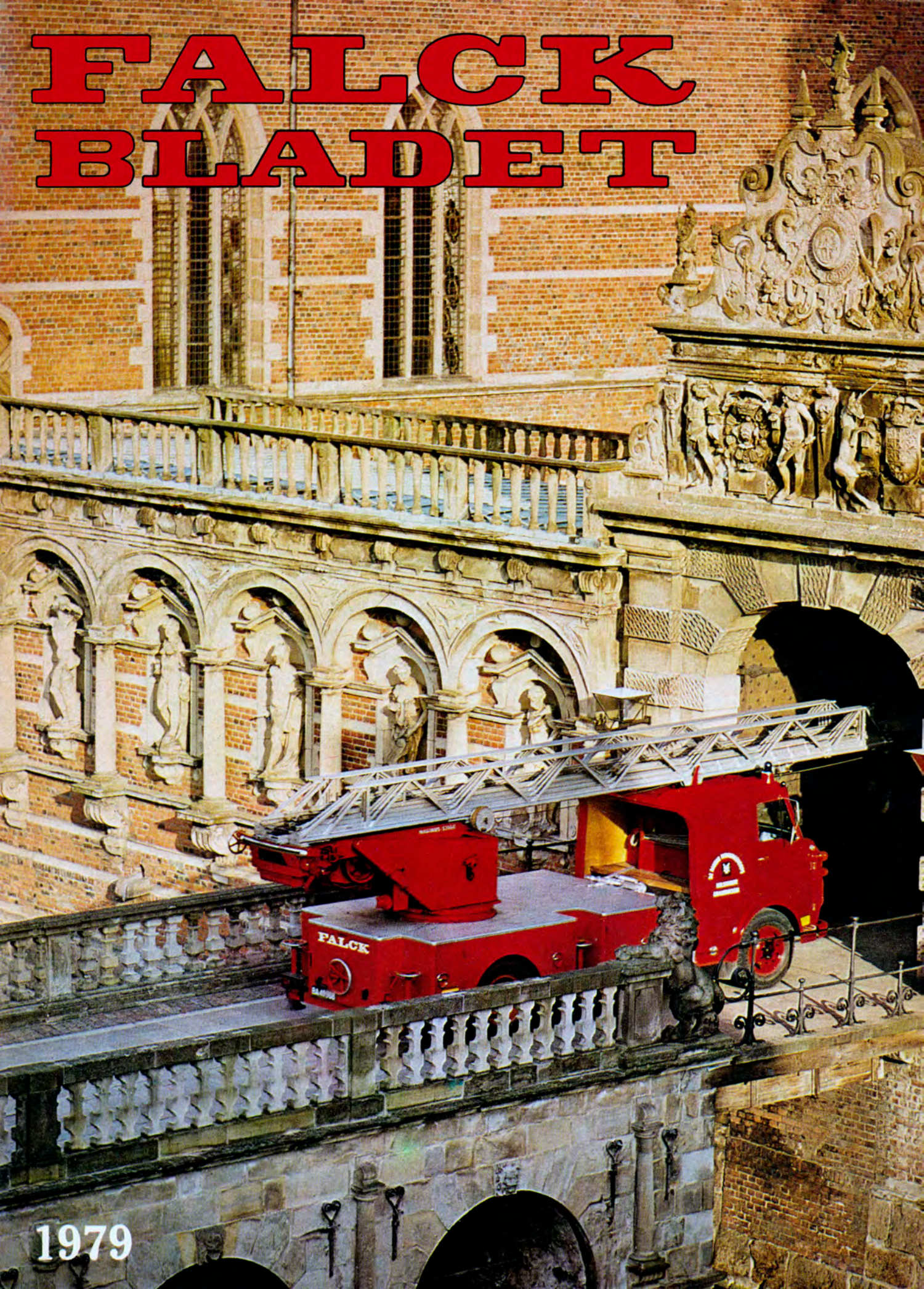


FALCK BLADET



1979



Kære Falck-abonnent!

De sidder med et nummer af »Falck-Bladet«, som ikke ligner det blad, vi har udsendt til vore abonnenter igennem de sidste 7 år. Bladet er blevet større, og papirkvaliteten er blevet forbedret. Dermed er redningskorpsets muligheder for at få bladet trykt i Danmark blevet større. Vi håber, at De vil være tilfreds med denne ændring, der i første omgang giver sig udslag i det større og måske mere læseværdige blad.

En del abonnenter har måske bemærket, at deres abonnementsafgift for 1979 er blevet forhøjet i forhold til afgiften fra 1978. Disse forhøjelser skyldes, at flere og flere har gjort brug af korpsets assistancer, hvilket har betydet større assistanceudgifter.

Som eksempel kan vi nævne, at vi for 5 år siden udførte 235.000 assistancer om året til ambulans behandling på lægehus eller hospital for abonnenter. I dag er dette tal steget til 700.000 assistancer på årsbasis.

For at opnå en ligelig fordeling af udgifter ved korpsets store faste beredskab til døgnbetjente stationer og vagtcentraler, er der altså pr. 1. marts 1979 gennemført visse justeringer.

Såfremt De skulle være i tvivl om noget i forbindelse med Deres abonnementsafgift, er De velkommen til at ringe til Falck-stationerne eller hovedkontorerne rundt omkring i landet. Som noget nyt vil alle abonnenter fra og med juni 1979 modtage en ajourført telefontavle samtidig med det årlige girokort.

Falcks abonnementsbetingelser er også ændret en smule i 1979. Ændringen er sket i overensstemmelse med de bestemmelser, der er udsendt ved lov nr. 139 af 29. marts 1978 om visse forbrugeraftaler. De nye abonnementsbetingelser, der hovedsagelig refererer til opsigelse og fortrydelsesret m.v., vil ligeledes kunne rekvireres på nærmeste Falck-station eller hovedkontor.

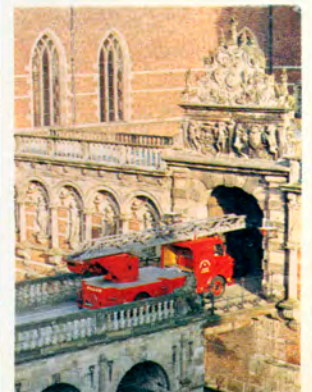
Som det fremgår af artiklen på side 9, har De Danske Redningskorps mange trofaste abonnenter, der hellere ser en generel forhøjelse af abonnementsafgifterne fremfor regler, der begrænser antallet af assistancer. Dette ønske har vi fulgt, og vi håber, at De som abonnent også vil have forståelse herfor.

Med venlig hilsen

FALCK

FALCK BLADET 79

Indhold:	side
Med livet som indsats	4
Bade-råd	7
Første-hjælp bør være skolefag	8
Foretrækker abonnement med ubegrænset hjælp	9
Redningstjeneste i de svenske polarfjelde	10
Blink, roterlys, ba-bu, Mc.Cloud	12
Fra »Krudthuset« til Klostervej	14
Falck til lands . . .	
Falck til vands . . .	
Falck i luften . . .	16
Tak fordi I reddede mig	20
Falck-mand fra Rønne hjælper handicappede på Tenerife	22
Børnekonkurrence	24
Overvågning af nød-opkald på privatradio	26
I går . . . i dag . . . i morgen	30



Forsiden: Frederiksborg slot »brænder«, se side 30

Falck-Bladet udgives af De Danske Redningskorps Fællesforbund, Falck-Huset, Polititorvet, 1593 København V.
Ansvarshavende redaktør: Mogens Falck
Repro: Center Repro
Tryk: Fyens Stiftsbogtrykkeri

Skriv til os

I dette nummer af Falck-Bladet har vi indført en helt ny rubrik, en læserbrevkasse. Normalt får vi dagligt breve på Falck-stationerne, især takkebreve fra abonnenter, som er blevet glade for en specialassistance. Nogle af disse breve gengives her. Måske De også bliver inspireret til at skrive ind til os.

Skriv, hvis De får lyst. Adressen er:
Falck-Bladet
Falck-Huset
1593 København V

Vi nåede konfirmationen

Britta og Egon Nilsson fra Sverige har sendt os et brev: »Vi ønsker at sende vor hjerteligste tak for en førsteklases assistance til den grønne Renault 16, som tabte udstødningsrøret uden for Roskilde i april. Redderen mente, skaden kunne udbedres på Falck-stationen i Roskilde, og efter transporten hertil, svejsede en anden redder vores udstødning sammen, og vi kunne fortsætte vores tur. Vi vil gerne nu fortælle, at vi var på vej til en konfirmation i Holbæk, vi nåede den, og er derfor Deres folk meget taknemmelige«.

Svar: Vi er til gengæld glade for, at familien Nilsson kunne nå konfirmationen. Det havde været synd at rejse så langt uden resultat!

Jeg hedder ikke længere Sørensen

Da jeg som 18-årig fik mit kørekort, blev det udstedt på navnet Hanne Sørensen. Nu har jeg giftet mig og taget min mands efternavn, Petersen. Hvad sker der mig, hvis jeg bliver stoppet og viser mit kørekort med »galt« efternavn?

Svar: Politiet har overfor os oplyst, at der ikke er noget i vejen for, at De kører videre med kørekortet med Deres pigenavn. Men hvis De gerne vil have forholdet rettet, kan De henvende Dem til nærmeste kørekortkontor.

Kære Falck!

Siden 1962 har jeg været medlem hos Dem - med enkelte starter af bilen som den service, De har ydet mig. Men i februar 1979 havde jeg brug for assistance, og det serviceniveau, Falck ved denne lejlighed kunne udvise, var højt. Derfor skriver jeg. Vi var fem på vej mod Grenå - og pludselig var nøglen til bilen låst inde i bagagerummet. Jeg ringede til Falck i Grenå, som kom med en grillvogn, og en personvogn fulgte efter. Alle fem ankom vi til færgehav-

nen til tiden - og samtidig fortalte vor Falck-mand, at han ville sørge for grillvogn og personvogn i Odden færgehavn.

Vi nåede inden aften bestemmelsesstedet i Vordingborg - efter en forbløffende tur for os alle. Derfor skriver jeg - og beder Dem overbringe en hjertelig tak til stationerne i Grenå, Nykøbing Sj. og Ringsted. Sikken en assistance, vi fik.

Med venlig hilsen
Juhl, Vordingborg



Hvad med førerhunden?

En af mine bekendte er blind. Hun har en førerhund, men chaufføren på en bus nægtede hende en dag at få hunden med i bussen. Er det rigtigt - og hvad med hunden, hvis min veninde kommer ud for en trafikulykke?

Helle, Solrød Strand

Svar: Hovedstadsområdets Trafikselvskab (HT) har overfor os oplyst, at førerhunde kan medtages gratis i alle tog og busser indenfor HT's område. Naturligvis under forudsætning af, at de er afmærkede som førerhunde og følges med en blind. Ved ulykker af mindre alvorlig karakter tager Falck som regel førerhunden med til hospitalet i ambulancen. Hvis ulykken er alvorlig, sørger Falck for førerhunden, enten ved at anbringe den på dyrehospital eller ved en anden form for pleje efter aftale med Dansk Blindesamfund.

Hilsen til jer fra en glad nummer 73 93 656

Det er næsten altid utilfredse mennesker, der skriver breve. Derfor vil jeg skrive som en glad og tilfreds abonnent, skriver hr. Jørgensen fra København. Han forklarer hvorfor:

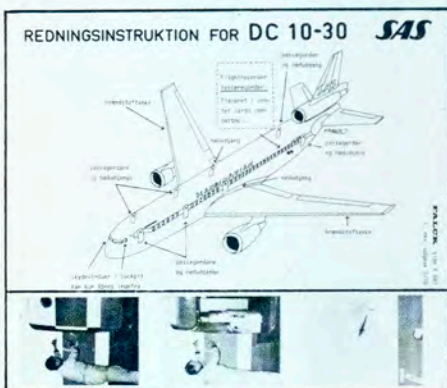
»Jeg var i påsken på vej til Jylland. I Viby svigtede mit lys, og jeg tilkaldte

Falck, som straks kom, selv om det var nat. Det viste sig, at varmesikringen var gået, men ved hjælp af en ledning fra batteriet til sikringskassen lykkedes det os at komme videre. I Hatting - klokken var godt 3 nat - gik vi i stå, men kunne derfra gå hjem. Søndag kom Falck fra Horsens, rensede platinen - og vi var igen i stand til at køre, dog med besvær. Igen tilkaldte vi Falck og blev transporteret til Vejle, og her udbedrede de endnu engang skaden. Vi skulle til Nyborg - og sandelig om ikke Falck lovede at holde udgik med os hele vejen. 17 km fra Nyborg - og kun 1/2 time før den bestilte færge - gik vi i stå. Et sekund efter kørte en Falckbil op på siden, redderen kiggede på vognen, løsnede benzindækslet og på denne måde nåede vi vores færge. Vi kom til København uden besvær.

Selvfølgelig var det vores egen - eller bilens - skyld. Og det mindste jeg kan gøre som tak til jer er at fortælle, at min oplevelse har givet jer 2 ekstra abonnenter.«

Hilsen Jørgensen

Svar: Vi takker hr. Jørgensen for brevet, og for indsatsen med de to nye abonnenter. Det, vi gjorde for hr. Jørgensen, er kun, hvad man som abonnent kan forvente. Men det er altid rart at få et svar tilbage.



12-årige Steen fra Helsingør spørger:

Hvis en DC 10 falder ned her i Danmark og passagererne ikke kan komme ud, har Falck så nøgler, så de kan låse sig ind i flyvemaskinen?

Svar: Falcks brand- og redningskøretøjer har håndbøger, hvor redderne hurtigt kan slå op og finde ud af, hvorledes man får døre og vinduer op på et hvilket som helst fly, der overflyver Danmark legalt.

Vi står helt alene en sen eftermiddagstime og ser ud over et betagende jydsk landskab.

Ude mod vest er solen, der hele dagen har været gemt, nu ved at komme til syne under de lavt hængende skyer, som den farver purpurrod. Den samme farve, som den ellers helt sorte overflade i søen foran nu også antager.

Langt borte høres fuglenes aftensang, der akkompagneres af frøernes kvækken. Rundt om hæver sig høje skrænter, der indrammer de mange søer i denne 600 hektar store naturpark, der ligner en mellemting mellem Rebild Bakker og et månelandskab. Idyllisk er det - og meget, meget fascinerende. Men det er kun, hvad øjnene ser. Vi befinder os nemlig i et af de farligste områder i Danmark, hvor søerne med det iskolde vand er over 20 meter dybe, og hvor forræderisk kviksand og lumske sandskred gør færden i området udenfor asfalterede overordentlig livsfarlig. Hvor farligt det er at færdes her - både før og nu - fortæller de 57 mindsten, der er rejst på en lille plads ved hovedvej 18 få kilometer herfra.

Kort sagt: Dette er de tidligere Søby brunkulslejer, der ligger 14 km fra henholdsvis Herning og Brande.

Søby »Klondyke«.

Brunkulseventyret, i dette tidligere danske »Klondyke«, hvor så mange arbejdere satte livet til, startede i 1939, hvor krigens udbrud havde medført stor arbejdsløshed. Ledighedsprocenten var på 27, og den strenge vinter samme år gav brændselsmangel i mange hjem. Da man tidligere havde fundet brunkul i området, prøvede et par arbejdere at grave lidt op til eget brug. Det gik ret let, for kullene lå kun et par meter nede, og snart havde

de brændsel nok til at kunne fyre julen over.

Dette heldige forsøg rygtedes hurtigt i området, og andre fik nu den idé at grave brunkul med videre salg for øje, - og så begyndte det store brunkulseventyr for alvor.

Fra alle egne af landet strømmede arbejdsløse nu til Søby, idet de øjnede chancen for at tjene til familiens underhold. Nok var der arbejde at få, men logi og forplejningsmuligheder manglede totalt. Man boede i gamle rutebiler eller tømrede små primitive hytter sammen af affaldsbrædder, mens man prøvede at tjene til føden.

4.000 mand.

Allerede i 1941 var der 20 brunkulslejer i gang. Arbejderne strømmede til, og man regner med, at omkring 4.000 mand var beskæftigede her, da brydningen var på sit højeste. Hver gang der var brug for hjælp, kom den fra Falck i Herning eller Brande - men hjælpen kom ofte for sent. Derfor gav man arbejderne kursus i førstehjælp, men det var en utilstrækkelig løsning, så man samledes hurtigt om et længe næret ønske: **At få en Falck-ambulancestation i selve brunkulslejerne.**

Daværende stationsleder hos Falck i Herning, Hjalmar Frigaard tilbød på korpsets vegne at stille en ambulance gratis til rådighed, hvis man kunne få dækket udgifterne til garage, løn m.v.

Men der skulle gå endnu nogen tid, inden ønsket blev opfyldt. Det blev det på initiativ af tre arbejdere, hvis kammerater havde måttet vente længe på hjælp efter en sprængningsulykke. Blandt arbejderne blev indsamlet 6000 kr., og entreprenørerne lovede så at betale det resterende beløb til ambulancens drift.

Smukt! Fredeligt! Den rene jyske idyl

Med livet som indsats



- men dødsens farligt at færdes i udenfor asfaltvejene.



I dette område boede, arbejdede, spillede og svirede 4.000 mand under det store danske brunkulseventyr i Søby »Klondyke« fra 1940 til 1950.



Seksterspil og slagsmål.

Ambulancestationen blev indviet den 7. august 1947. De fem Falck-folk, der betjente den, havde syv dages uafbrudt døgnvagt og derefter en uge fri - og der var nok at se til hele tiden. Udover de mange ulykker var der også en del kvæstelser efter slagsmål. Det gik hårdt til i Søby - både med drikkeri og ulovligt seksterspil.

Farlige opgaver.

Det var ofte overordentligt farligt for Falck-folkene at udføre deres job i brunkulselejerne. Det skyldtes blandt andet, at udgravningerne blev dybere og dybere, fordi man efterhånden måtte op til en 20-25 meter ned for at finde »det sorte guld«.

Hvis en arbejder var styrtet i dybet, var det almindeligt, at man lod sig kure ned ad skrænten til den forulykkede med karbogenapparatet - det dengang anvendte genoplivningsudstyr - i hænderne. Men mange gange var der intet spor af vedkommende - kviksandet havde krævet endnu et offer. Andre ulykker, der krævede mange dødsopfre, var brande i hytterne, samt strømulykker. De mange el-ledninger, heraf flere med højspænding, blev nemlig ført igennem området på primitive lave master, og da der ved brydningen anvendtes gravemaskiner, skete der tit det, at man glemte at sænke maskinens arm, når den skulle flyttes, med det resultat, at den rørte ledningerne og blev strømførende. Ved en sådan ulykke, hvor både gravemaskinen og de skinner, den kørte på, blev strømførende med en styrke på 6000 volt, dræbtes tre arbejdere, og flere andre fik stærke forbrændinger.

(fortsættes næste side)

(fortsat fra forrige side)

Lang nok - heldigvis.

Falck i Søby fik på et tidspunkt også en stor kranvogn. En dag skulle den trække en gravemaskine fri, der var kørt fast helt ude på kanten af en dyb skrænt. Wiren blev fastgjort, og kranvognen trak alt hvad den kunne. Men pludselig skred jorden under gravemaskinen. Den tippede og styrtede ned mod dybet, idet den slæbte kranvognen hen mod skrænten.

Nu var det selvfølgelig »spændende«, om wiren var lang nok - og det var den lige netop. Da gravemaskinen havde nået bunden, stod kranvognen kun ganske få meter fra skrænten.

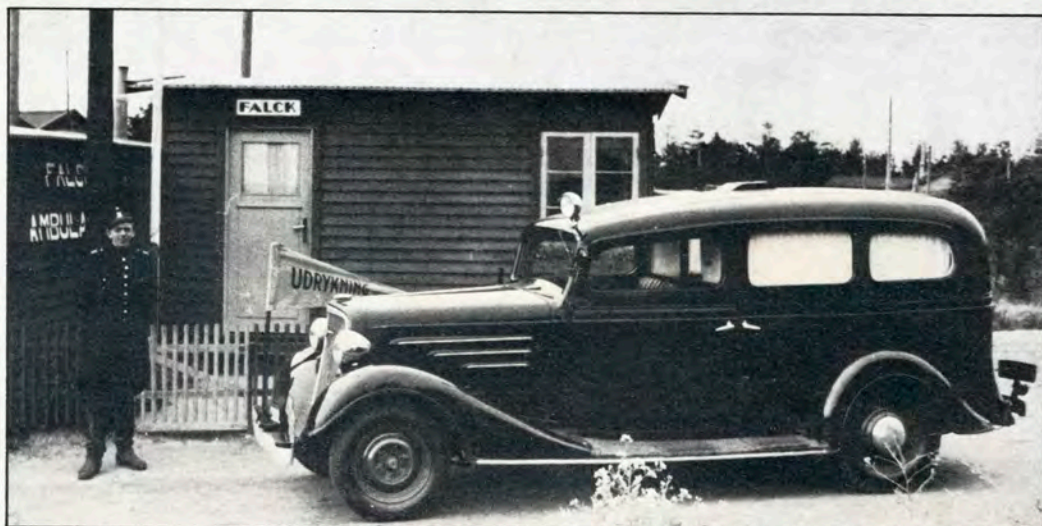
Brunkulseventyret slutter.

Med Søby-lejernes afvikling sluttede Falcks ambulancetjeneste den 1. maj 1950. Den 12. november samme år indviedes mindelunden for de mange omkomne i Søby. En eventyrlig periode havde nået sin afslutning.

Hurtig hjælp - hvis . . .

Men det smukke og særprægede område har desværre også efter denne tid krævet sine ofre.

Derfor står der hos Falck i Herning til stadighed en udrykningsklar og hurtig, terrængående redningsvogn med en motordrevet redningsbåd påspændt. Og skulle alarmen lyde, vil frømand lynhurtigt bemande denne og iklæde sig undervejs til Søby, mens ambulancer, katastrofevogn, politi og militærhelikoptere alarmeres som et led i den katastrofeplan, der er udarbejdet efter mange realistiske øvelser i området. Blandt andet har Falck og politiet foretaget en del spræng-



Falcks ambulancestation i Søby eksisterede fra 1947 til 1950.

I dag, hvor brunkulsløjere er forladte, er Falck også forberedt på eventuelle ulykker i Søby-området. En firehjulstrucken ambulance og redningsbåd er placeret på Falck-stationen i Herning.

Falck havde mange krævende assistancer, medens brunkulseventyret stod på.



ninger med trotyl for at iagttage skredene.

Men katastrofealarmen til Søby kommer heldigvis sjældent. De mange, der kommer her for at nyde denne enestående natur, ved, at de skal blive på de sikre asfaltveje og ikke vove sig ud i området.

De 57 mindsten turde være det bedste bevis på, at skiltene med »Adgang forbudt - livsfare«, ikke er opsat for sjov.

NB: Med venlig tilladelse er der i denne artikel benyttet uddrag og foto fra lærer Johs. Rolsteds bog: SØBY KLONDYKE, udsendt på Bendt Thuesens forlag.

Johs. Rolsted, der i dag er 85 år, var under hele brunkulseventyret lærer i den nærliggende by Kølkær.

Det var også Johs. Rolsted, der tog initiativet til brunkulsmuseet, som er oprettet i en af områdets tidligere små beboelseshytter.

Museet er en oplevelse - ligesom området er det - og det har været besøgt af turister fra en mængde lande.

Kom vinteren bag på Dem i fjor? - så lad det ikke ske igen....

Vinteren i fjor, som satte en række rekorder både i kuldegrader, varighed og i antallet af ødelagte biler, lærte de danske bilister en hel del om den rette køreteknik.

Det viste sig efter ganske få uger, at de bilister, som bogstaveligt talt kom på glat is, langsomt, men sikkert lærte sig den rette køreteknik - og til sidst blev næsten lige så drevne til vinterkørsel som vore nordiske naboer.

Men kan De huske, hvordan De forbereder Dem på at møde vinteren på bedste måde? Hvis ikke, bør De læse videre....

Selv om hovedparten af trafikuheldene og ulykkerne skyldes menneskelige fejl, er et perfekt virkende køretøj en betingelse for, at selv den dygtigste fører kan reagere korrekt, når situationen pludselig bliver alvorlig.

Ring til værkstedet

Bestil tid på værkstedet, hvis Deres bil ikke i forvejen er inde i en konstant 10.000 kilometers service-turnus.

Deres bremses skal virke perfekt - og det er ikke nok, at bilen kan bremse. Det er måden, den bremses på, der er afgørende. Det siger sig selv, at bremserne såvel foran som bagi skal tage nøjagtig ens. En skævbremser og bilen skrider. De kan selv gøre forsøget:

Find en øde grusvej, hvor bilen automatisk vil skride næsten, som var der is på vejen. Kør blot med 20-30 km/t og bremse så. Nu skal bilens forende dykke, men kursen, til vognen står stille, skal være ret - og er der bremsespor i gruset, må de kun stamme fra forhjulene - og de skal være lige lange. Andre ting, som perfekt virkende styretøj og afvisnings-signaler, korrekt indstillede lygter etc. behøver vi næppe komme ind på. Disse ting skal selvsagt også være i topform.

Men bilens maskineri skal være særlig godt rustet til at møde de kolde og fugtige vintermorgener. Her er det vigtigt at sikre sig, at tænd-

rørene er i deres es - skift dem eventuelt ud. Det samme gælder i højeste grad bilens batteri, for svage og for gamle batterier er årsag til langt de fleste startvanskeligheder om vinteren.

Det samme gælder irrede forbindelser og fugt i bilens elektriske anlæg. Gå forbindelserne igennem, rens dem, så der er sikker kontakt og hav altid en dåse med et af de mange vandfortrængende sprøjtemidler liggende i bilen - og sørg for, at batteriets celler er dækket med væske.

Sådan vinterstarter De

Når De skal starte en fugtig og kold morgen, så lad være med at tømme batteriet for kraft ved at holde startmotoren kørende i længere tid. Og før der startes, skal alt elektrisk udstyr på bilen slukkes. Start bilen - lad startmotoren køre højst 5-10 sekunder ad gangen med den speederdosering, instruktionsbogen foreskriver, og i frigear med koblingen trådt ned. Starter vognen ikke, så vent 15 sekunder og prøv igen. Gentag højst 5-6 gange efter 15-30 sekunders pause - og sluk så alt og prøv med det vandfortrængende middel i strømfordeleler og på tændingskabler, som det fremgår af dāsens brugsanvisning. Begynder bilen efter endnu et par forsøg at lugte af benzin, så lad den stadig ikke i gang, kan man forsøge at rense tændrørens elektroder - og hjælper det heller ikke, kan i al fald biler med normalt gear »løbes« i gang, hvis man er nogle stykker. Lad bilen få godt med fart på i frigear, kobl ud og sæt i 2. gear. Så burde vognen gå i gang. Lykkes det stadig ikke, kan De dog forsøge at give den morgensløve vogn strøm fra en anden ved hjælp af kabler, som kan købes på enhver tankstation. Husk + til + og ÷ til ÷, ellers kan det koste dyrt i reparation af elsystemet.

Kæmp imod lysten til at bremse

Og på den glatte vej: Tænk på, at man i de fleste uventede situationer kommer bedre fra en mulig kollision ved at styre sig roligt uden om i stedet for at bremse sig lige ind i forhindringen. Bremsen skal behandles uhyre varsomt. Det samme gælder speederen på baghjulstrukne biler.

Kommer De til et sving og har for meget fart på, så lad være med at bremse i svinget. Brems, så meget De kan, uden at blokere hjulene før svinget. Slip bremsen og styr bilen ind i svinget. Ret så vognen op og bremse atter forsigtigt. Styr nu - og gentag denne procedure, til De atter er på lige vej. Og tænk så bagefter på, at havde De nærmet Dem svinget med et roligere tempo, kunne De

have undgået den ubehagelige oplevelse.

Begynder bilen at skride for Dem, så hold foden væk fra bremsen. Prøv i stedet roligt at rette vognen op. De må kun bremse, når bilen har næsen den rigtige vej, og skrider vognen under bremsning, skal De øjeblikkelig slippe pedalen og koncentrere Dem om styringen alene. Det er svært. Rygradsreaktionen kræver, at vi bremser - får det hele til at standse. Men De må overvinde denne refleks.

Følger De disse få regler, er risikoen for, at netop De kommer ud at køre med Falck - enten i ambulance eller kranvogn - skåret særdeles væsentligt ned. Men vi er der selvfølgelig, hvis De trods alle anstrengelser behøver os. Det er det, De betaler Deres abonnement for.

FORKERT:

Bremser man i svinget og undlader at slippe bremsen for at rette bilen op, vil den helt sikkert bremse lige ud - af svinget - og i bedste fald ende på en mark eller i grøften. Især, hvis man blokerer.



RIGTIGT:

Bremse ned før svinget. Slip bremsen og ret bilen ind på kursen, bremse så igen og gentag om nødvendigt denne vekslen mellem styring og bremsning (ikke blokering), til vognen har kanted sig gennem kurven. Bedst er det at bremse helt ned før svinget, så man blot kan styre sig igennem.



FØRSTE-HJÆLP BØR VÆRE SKOLEFAG

- Det er vigtigt, at vi i dag får flere til at interessere sig for førstehjælp. Og jeg finder som medlem af uddannelsesudvalget under Folketinget det rimeligt, at vi i udvalget overvejer at få en form for undervisning i førstehjælp ind under ungdomsskoleloven, siger folketingsmedlem **Ebba Strange, SF**, til Falck-Bladet. Ebba Strange har med interesse hørt om Falcks undersøgelse af befolkningens syn på førstehjælp, og hun finder det rimeligt at tage spørgsmålet om en decideret undervisning op.

- Jeg tror, vi skal gøre det i ungdomsskolen, fordi eleverne her er mellem 16 og 18 år. Det er det tidspunkt, de er motiverede selv for at lære førstehjælpen. Eventuelt i forbindelse med undervisningen i knallertkørsel, siger Ebba Strange.

87,3% kræver førstehjælp

I forbindelse med udsendelsen af Falck's nye førstehjælpsbog, som alle betegner som en bog med fortræffelig tekst og tegninger og med hurtig oversigt, har vi spurgt 826 mennesker yderligere ud. Af disse mener 721, eller 87,3%, at alle bilister herhjemme burde have et førstehjælpskursus i forbindelse med erhvervelse af kørekortet. Det er dette punkt, Ebba Strange især har hæftet sig ved, og hun mener, uddannelsesudvalget kan tage op til en nøjere overvejelse. Kun 10% af de adspurgte mener nej til dette spørgsmål.

Derimod finder 777 personer, altså 94,1%, det rimeligt med en godkendt før-



Kravet om obligatorisk førstehjælpsundervisning er igen aktuelt. Medlem af uddannelsesudvalget, Ebba Strange, vil nu rejse spørgsmålet efter en undersøgelse i forbindelse med udsendelsen af Falck's ny førstehjælps-bog.

stehjælpskasse eller -pude, og 753, eller 91,2%, vil gerne have en godkendt ildslukker. 70,2% svarende til i alt 580 personer, vil gerne have et tæppe eller lignende i bilen.

Interessant er det, at 69,7% af dem, der har svaret, altså 576 personer, har tidligere gennemgået et kursus i førstehjælp. Resten, 248 har aldrig fået et sådant kursus.

Men 87,1% føler sig efter læsningen af bogen i stand til at yde førstehjælp til trafikofre. Og det svarer pænt til, at 93,7% mener at have fået forventningerne indfriet ved læs-

ningen. Og at 90,8% mener, at bogen er så overskuelig, at den vil kunne anvendes på et ulykkested.

Vejsamarit-kurset blev en succes

Falck er selvsagt glad for den megen rosede omtale af bogen fra befolkningen, og vi kan da kun med glæde notere os Ebba Strange's tanker om en eventuel obligatorisk undervisning allerede i 16-18 års alderen. Men i dag findes over alt i Danmark allerede en række kurser - og det er på disse, de 576 tidligere omtalte per-

soner, som har et kursus i førstehjælp, har gået. Bag kurserne står bl.a. Røde Kors og ASF Dansk Folkehjælp.

- Vore mål har i årevis været, at hele befolkningen på et tidligt tidspunkt havde et grundkursus i førstehjælp. Derfor var det også med sorg, at vi måtte se Knud Heinesen's forslag om en obligatorisk undervisning i førstehjælp forsvinde ud i den blå luft ved ministerskifte og regeringsskifte, siger konsulent i førstehjælp hos Røde Kors, Preben Pedersen.

Til gengæld kan Preben Pedersen notere, at det sidste fremstød inden for førstehjælpsundervisning, de såkaldte vej-samaritkurser, har fået en tydelig opbakning i befolkningen.

- Selvfølgelig er førstehjælp ved en arbejdsulykke og ved en trafikulykke i mange tilfælde den samme. Men vi har alligevel følt, vi kunne kalde på større opmærksomhed hos trafikanter ved at lægge hovedvægt på at være vej-samarit, siger Preben Pedersen, som samtidig fremhæver, at man på EFG-uddannelserne har et 12 timers grundkursus i førstehjælp.

Der er i årevis gjort en stor og uegennyttig indsats for at udbrede kendskabet til førstehjælp. Det er Falck's opfattelse, at denne indsats bør suppleres med en obligatorisk undervisning i skolerne i førstehjælp, således at de nye og unge generationer står bedre rustet til at yde effektiv hjælp ved en ulykke, end vi andre hidtil har haft mulighed for.



Langsomste Falck-mand!

160 kilometer på 6 døgn er velsagtens Falck-rekord i langsom bilbugsering, og den indehaves af redder Peer Hansen fra København. Men ingen bebrejdelser har lydt af den grund, tværtimod.

Forklaring: Den 28. december 1978 om eftermiddagen blev Peer Hansen sat til at bugseren en havareret bil fra København til Stege. Med sig i Falck-køretøjet havde han abonnenten og dennes hund. På vej mod Sydsjælland kørte han ind i, hvad der skulle vise sig at blive dette årtis mest forrygende snestorm. Resultat: Ladvognen kørte fast. Først den 3. januar om eftermiddagen - 144 timer efter udkørslen - kunne Peer Hansen stemple sig som hjemkommet på Falcks vagtcentral i København. Efter præcis 6 døgn.

Men opgaven var løst.



Hurtigste Falck-mand!

Danmarks hurtigste Falck-redder (i hvert fald på jorden) er Preben Kristoffersen fra Odder. Han er racerkører - Formel 1 - med mange fine resultater i sin 345 hestes Porsche Carrera RSR. Men han tør ikke køre ambulance, som han kører racerbil. »Hvis jeg skulle komme ud for et uheld under en udrykning, vil jeg blive beskyldt for også at køre racerbil i tjenesten,« siger han.

Undersøgelse blandt Falck-abonnenter:

Foretrækker abonnement med ubegrænset hjælp

Hvorfor indfører Falck ikke en bonusordning i lighed med f.eks. forsikrings-selskaberne, så der bliver rabat for dem, som kun sjældent bruger Falck? Eller en slags loft over antallet af gratis assistencer for hvert abonnement? Det er spørgsmål, som Falck ofte møder blandt abonnenter. Og naturligt nok.

I Falcks ledelse har man ved flere lejligheder drøftet mulighederne for en prisdifferentiering, som bonusordningen hedder i økonomi-sprog. Men hver gang har man stillet sig tvivlende både til principet og til dets praktiske gennemførelse. - Blandt andet fordi bonus'en til den ene del abonnenter i så fald hvert år må betales af den anden del i form af et meget dyrt abonnement. Men for ikke at stivne i egne eventuelle fordomme, har man spurgt abonnenterne. Det er sket i en interview-undersøgelse,

foretaget af markedsanalyseinstituttet Vilstrup. Og ifølge undersøgelsen går et stort flertal af Falcks nuværende abonnenter ind for at fastholde det nuværende system med en fast pris på såvel husstands- som bilabonnementer.

65 pct. af de adspurgte med husstandsabonnementer og 57 pct. med bilabonnementer mener, at en ensartet pris er rigtigst. »Både-og« og »ved ikke« udgør 24 og 31 pct. Kun 11 pct. af husstandsabonnenterne og 12 pct. af bilabonnenterne går ind for prisdifferentieringen.

Her er nogle typiske kommentarer fra de adspurgte: »At løfte i flok er nok med til at holde abonnementet nede«. »Det har noget med solidaritet at gøre. Man hjælper hinanden.« »Det andet vil give for stor administration.« På spørgsmålet, om man burde lægge loft over gratis assistencer, f.eks. 3-4

gange starthjælp og 3-4 gange sygekørsel om året, så svarer 63 pct., at man foretrækker det ubegrænsede abonnement, også selvom det er dyrere. 15 pct. har ingen mening, mens 22 pct. finder det rimeligt med et »loft«.

Analysen er foretaget i december 1978 blandt 839 private Falck-abonnenter.

Direktør Mogens Falck: - Den almindelige prisudvikling og de faglige overenskomster med vort personale gør - desværre - at vi i løbet af 1979 må forhøje vore abonnementsafgifter. I overensstemmelse med resultaterne fra Vilstrup-analysen har vi valgt at lade stigningen være generel for alle, således at Falck-abonnenterne stadig »løfter i flok« for at holde vort høje beredskabsniveau!





Byen Arjeplog ligger ved Polarcirklen i Sverige på den såkaldte »Silvervågen« mellem Umeå og Bodo i Norge.



REDNINGSTJENESTE I DE SVENSK

Hvor biografdirektøren, taxa-vognmanden og den danske læge erstatter Falck

Hvis der midt under cowboy-filmen i den lille biograf i Arjeplog i svensk Lapland bliver lidt uro i operatørrummet, så ved tilskuerne, at nu skal David, der både er direktør og filmoperatør, ud på en redningsopgave. For det er ham, som ejer det lille samfunds stolthed, Bell-helikopteren.

Arjeplog ligger ved Polarcirklen. Så tyndt befolket er der i området, og så barsk er naturen, at man undrer sig over, at samfundet overhovedet kan fungere. Men fungere gør det - også i nødstilfælde. Bl.a. på grund af biografdirektør David (som forresten også har en radioforretning).

Gustav spiller også en stor rolle i Arjeplogs redningstjeneste. Han er taxi-

vognmand. Men samtidig klarer han kommunens ambulancetjeneste.

Men den centrale person i systemet er lægen. Og han er dansk og hedder Jesper. Heldrup til efternavn, hvis man skal være formel, men det bruges aldrig. For her i området anvender man kun fornavne.

Jesper Heldrups titel er distriktslæge, og sammen med to andre læger har han ansvaret for et lægedistrikt på 15.000 kvadratkilometer - svarende til Sjællands areal.

Mindst én gang om året har Jesper Heldrup kontakt med hver af sine 4.300 patienter. Og i modsætning til de fleste svenske læger i mere tæt beboede områder af landet - hvor patienterne stort set altid

selv kommer til lægen - så må den danske distriktslæge i Polarområdet ofte selv tage ud til de fjernest boende patienter. Og så er helikopteren uundværlig. For mange lapper bor i områder, hvor

der ikke er veje. - Og om vinteren er snescooteren et praktisk befordringsmiddel. En tur på 100 kilometer med snescooter i 20 graders kulde er en hverdagsopgave i vinterperioden.

Hvad gør man, hvis man som turist eller fastboende kommer ud for en ulykke i Lapmarken?

Ja, der er jo ikke nogen Falck-station at ringe til. Men som andre steder i Sverige kan man ringe til alarmnummeret 90 000. Og så bliver man automatisk sat i forbindelse med lægehuset i Arjeplog, som så ringer videre til David eller Gustav, hvis deres hjælp behøves.

Og telefon findes næsten overalt. Selv i de fjerneste hytter har man radiotelefonanlæg. Og de lapper og samer, som bevæger sig rundt i området med deres rener, har altid

små radiosendere med sig.

Man forestiller sig ofte fjeldområder som steder, hvor der sker mange ulykker. Men, siger Jesper Heldrup, det er egentlig forbløffende sjældent, folk kommer til skade på fjeldet. Folk, som bor i området, ved, hvordan man skal undgå farlige situationer, og turisterne bevæger sig sjældent langt fra de beboede områder.

Men sker ulykken, er vi parate til at hjælpe, siger David, Gustav og Jesper.



Her er lægen på vej til sygebæsoeg i Lapland. I Nordsverige opretholdes systemet med, at det er lægen, der i videst muligt omfang kommer til patienten - og ikke omvendt.

AMBULANCE TJENESTEN

De 4.500 indbyggere i Arjeplog Kommune har én ambulance til deres rådighed. Den er indkøbt af landstinget i Luleå, men holder til på den lokale taxistation, hvorfra den alarmeres. Chaufførernes hovederhverv er taxi-kørsel, men mindst én af ambulancepersonalet skal have gennemgået et 6-ugers ambulancekursus. Ambulancen er 5 år gammel og har kørt 220.000 km. Der medbringes ilt til ca. 1½ times genoplivning, og ambulancen er desuden udstyret med sugeapparat. Største problem kan være, at horn og blå blinklygter fryser fast under udrykningskørsel. Landstinget betaler for liggende ambulance- og sygekørsel, medens forsikringskasserne betaler en del siddende sygetransport med taxi til lægehuset i Arjeplog.



BJÆRGNINGS TJENESTEN

i Arjeplog består af en stor bjærgningsbil, der ejes af Sture Söderberg, der er tilsluttet den landsomfattende organisation **Bjærgningskåren**. Han kører ca. 250 ture om året, mest for den lokale befolkning. Når der sker trafikulykker med havarerede biler, alarmeres han af

politiet. Enkelte ture får han af forsikringssekskabernes Larmtjänst. De hyppigste tilfælde er bilister, der er skredet ud på glatte veje, eller bilister, der påkører rensdyr. Sture Söderberg købte bjærgningsforretningen af den lokale BP-servicestation, og han lever af de forholdsvist få penge, der kan tjenes ind på assistancerne. ▼

KE POLARFJELDE



BRANDFORSVARET

i Lapland består af kommunale brandkår, der har stationer med tilkaldemandskab. I Arjeplog er der knyttet 24 mand til brandforsvarets tre køretøjer. Sammen med nabo-byen, Laisvall's 4 køretøjer og 16 brandmænd m/k, udgør de hele kommunens brandforsvar.

Arjeplog ligger i Sveriges fjerde-største kommune. Hvis det brænder i Laisvall, kan det godt være, at der kommer piger og slukker. 6 af styrken er piger. Udrykningsstyrken er 6 mand m/k. Til husbrande kører man med brandforsvarets køretøjer. Der medbringes 3.000 liter vand, og forslår det ikke, må der bores hul i isen. Ved skovbrande benyttes fly til rekognoscering og slukning. ▶



I 1906 åbnede Sophus Falck portene for sin nye redningsstation på adressen Ny Kongensgade 15, København.

Materiellet bestod af en officersvogn, en brandredningsvogn, en motorcykel samt to cykler.

Når hr. Falck nu kørte ud med materiellet for at redde mennesker, dyr og værdier, ja så måtte det jo nødvendigvis foregå i iltempo - for hurtig hjælp er dobbelt hjælp.

»Blæserne«.

Fra sine studieture i udlandet havde Sophus Falck erfaret, at udrykningskøretøjerne også dér anvendte klokker som advarselssignal, men han mente nu, at et trompetsignal måtte være mere velegnet, og snart stod der hos Falck en trompetér - eller »blæser«, som han hurtigt blev døbt - og blæste et signal, når korpset rykkede ud.

Nej til fællestrompet.

Dette trompet-blæseri gav i øvrigt snart anledning til en del interne problemer. Renligheden var jo ikke på sit højeste dengang - og Falcks økonomi heller ikke. Og når nu korpset ikke havde råd til at anskaffe en trompet til hver »blæser«, men kun én pr. automobil, ja så brokkede de mere sirlige sig. De ville under ingen omstændigheder blæse i en »fælles trompet«.

Også her fandt Sophus Falck hurtigt på råd. Han købte simpelthen løse mundstykker, så hver mand havde sit eget. Om det hjalp? Ja, på renligheden, men ikke på effektiviteten.

Hver gang der var udrykning, løb mændene nu rundt og ledte, mens man råbte: - Hvem har taget mit mundstykke?

Blæserne forsvandt helt naturligt, da Rednings-

BLINK, ROTERLYS, BA-BU, MC.CLOUD.

Fra Falcks »blæsere« med deres trompeter til dagens nyeste elektroniske horn.

Jo, der er sket en hel del på udrykningssignalernes område.



korpset anskaffede lukkede biler. Det to-tonede signal blev så givet via et håndtrukket kompressorhorn, hvor selve horntraktene sad udvendig på køretøjet.

Udrykningsflaget var Falck's idé.

Det gule flag med påskriften »Udrykning« i sort var Sophus Falcks idé. Det var i begyndelsen rektangulært, men da blæsten hurtigt ødelagde hjørnerne, gik man over til at lave det trekantet.

Flaget og det to-tonede horn blev senere optaget overalt og lovfæstet.

Hvornår udrykningslygterne første gang blev taget i anvendelse, vides ikke helt med bestemthed, men da de indførtes, sad de foran under de almindelige lygter og viste fast gult lys.

Hornene bliver elektrisk drevne.

Så skal vi helt frem til 50'erne, hvor der igen er sket en ændring af udrykningssignalerne. Lyden er stadig to-tonet, men det håndtrukne horn på køretøjerne er for størstepartens vedkommende blevet afløst af elektrisk drevne. I 1960 prøvekørte korpset første gang et nyt roterende gult udrykningslys. Erfaringerne med dette lys var så gode, at korpset henstillede til Justitsministeriet at indføre denne type på alle udrykningskøretøjer.

Slut på farve-debatten.

I 1964 sluttede så en hidsig debat om farven på udrykningslysene. Skulle de være blå som besluttet på europæisk plan, røde som i USA - eller gule, som mange mente var det, man bedst lagde mærke til? De blev blå, fordi eksperterne mente, at det var

den farve, der bedst skilte sig ud fra alle øvrige lys i gadebilledet.

Falck udvikler sit eget elektroniske horn.

I midten af 70'erne besluttede Falck at udvikle sit eget elektroniske horn - men hvordan skulle det lade? Opgaven blev lagt i hænderne på firmaet Skandinavisk Lydteknik, og omfattende forsøg blev iværksat. I 1978 havde man løst opgaven, og korpset gav startsignal til produktion.

Igen var et dansk firma inde i billedet, idet Josty Elektronik skulle producere betjeningsbox-forstærkerdel, mens selve den store 100 watt højttaler blev købt i USA.

En »egen« lyd.

I slutningen af 1978 var de første 100 anlæg klar til montering, og sideløbende forsynes nu alle korpsets nye køretøjer med det elektroniske horn, der, som De nok har lagt mærke til, lyder noget anderledes end de tidligere tonede - det har en vibrende lyd.



De nye udrykningssignaler repræsenterer noget af det mest avancerede på dette område, og det er Falcks håb, at man herigennem både kan sikre en hurtigere hjælp samtidig med, at man gør udrykningskørslen endnu mere trafikssikker.

FALCK HOTELLET I HAMBURG



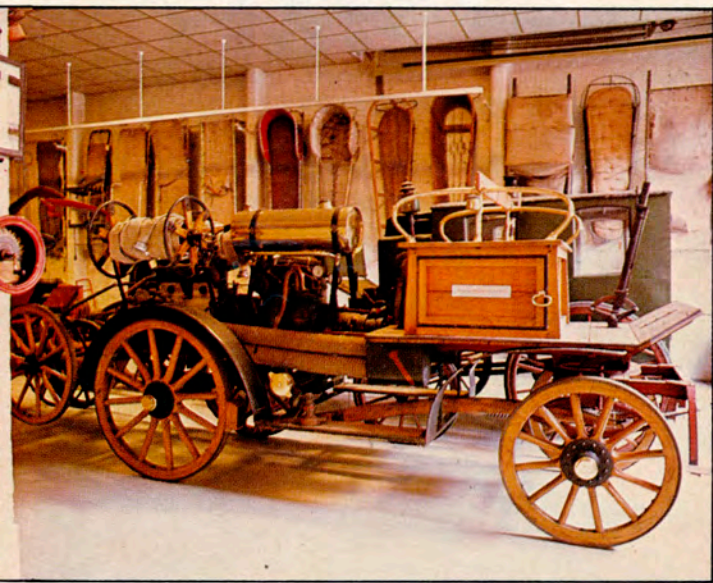
- Alle værelser med toilet og bad
- Parkering i lukket garage
- Tæt ved offentlige transportmidler
- Dansktalende personale
- Gode muligheder for week-end ophold
- 8% rabat på værelsesprisen ved forevisning af gyldig abonnementskvittering
- Hyggelig restaurant med dansk køkken
- Hotel bar



Kommer De fra autobanen Puttgarten-Lübeck: Kør til centrum over Kennedy broen. Følg herfra skiltene mod Kiel-Husum, som fører til Kielerstrasse (Hotellet ligger nu på venstre side).

Kommer De fra syd eller nord: Drej af ved udkørslen Hamburg-Stellingen, som munder ud i Kielerstrasse, hvor hotellet ligger 600 m fremme på højre side.

FALCK-HOTEL - 2000 Hamburg 54
Kielerstrasse 333 - Tlf. 040-5402061



Fra 'Krudthuset' til Klostervej

Den første spæde begyndelse til Falcks museum blev gjort allerede i begyndelsen af trediverne, da to af korpsets ledende funktionærer fik ideen til samlingen.

Den blev anbragt i tagetagen over den siden 1924 eksisterende redningsskole, der havde til huse på Amager Strandvej 110, i en gammel bygning, der populært kaldtes »Krudthuset«, fordi den helt tilbage i 1779 blev opført som ét af de militære krudthuse, der dengang fandtes langs hele østkysten.

Dansk Redningsmuseum.

Efterhånden opbevaredes der så mange historiske effekter her, at samlingen i sommeren 1936 blev åbnet som »Dansk Redningsmuseum«.

Egentlig offentlig adgang hertil har der dog aldrig været. Det skyldtes de mange servitutter, der hviler på både grund og bygning.

Museet holder flyttedag.

Muligheden for et Falck-museum, som alle kunne besøge, viste sig i 1976, da Falck i Odense indviede sin nye store redningsstation på Rugårdsvej og dermed fraflyttede

de tidligere lokaler på Klostervej.

Falcks ledelse besluttede da at flytte museet hertil, og opgaven med at forestå indretningen blev lagt i hænderne på den tidligere stationsleder hos Falck i Otterup Thorkild Kortbech Madsen. Han har lagt et stort arbejde i færdiggørelsen, og resultatet vil nok glæde alle besøgende.

Siden 1936 har Falck haft museum i det tidligere »Krudthus« på Amager Strandvej i København - men der har aldrig været offentlig adgang. Det er der rådet bod på nu med indvielsen af det nye store Falck-museum på Klostervej i Odense, hvor alle er velkomne.





Fra 1906 til i dag.

Går man en tur rundt i de lyse og venlige lokaler, glemmer man hurtigt både tid og sted, for der er overordentlig mange interessante ting at se på. Falcks historie - og dermed en del af Danmarks brand- og redningstekniske udvikling - fortælles levende i form af effekter og materiel spændende lige fra grundlæggeren Sophus Falcks åbning af den første redningsstation i 1906 og frem til det landsdækkende net af stationer, der findes i dag.

En spændende udvikling.

Museets enkelte lokaler er stort set bibeholdt i den gamle stil. I hovedbygningen finder man mindstestuen for Sophus Falck og hans sønner. Her er blandt andet Rudolf Falcks gamle skrivebord udstillet. Ved siden af findes en udstilling, der fortæller om Falcks handelsafdeling gennem tiderne.

Et andet spændende lokale i denne del af bygningen er den gamle vagtcentral, der prydes af kontroltavlen fra Falcks tidligere hovedstation i Tietgensgade på Vesterbro. De gamle telefoner, lamper, vagtjournaler og skrivemaskiner fuldender billedet.

Det rullende materiel.

Men tilbage til fortiden og til den del af museet, der nok vil have størst publikumsinteresse - i det mindste hvad angår børnene. Det er de to vognhaller, der rummer det rullende materiel.

I den store hal finder man blandt andet en danskbygget Triangel automobilspøjte fra 1930, der har tilhørt Falck i Randers. En Ford Fairlane ambulance fra 1960'erne. En Dodge kranvogn fra 1947 og en Ford Mercury ambulance fra 1946. Sidstnævnte, der stammer fra Ringe på Fyn, blev »fundet« i Søddinge i 1974, i en stand, der næsten ikke kan beskrives. Den er blevet fuldt restaureret og står i dag næsten, som da den i sin tid blev indsat i tjenesten. Endnu to klenodier er netop tilgået museet efter behørig restaurering. Det er en Chevrolet-kranvogn og en Buick-ambulance, begge fra trediverne.

Alarmtavlen.

Langs med væggene i den store hal er anbragt billedrammer, der viser stationer og køretøjer - nye som gamle, og oven over det hele hænger den store alarmtavle, hvor feltet lyser ud for pågældende assistance, hvis »vagtmasteren« slår knapperne ned

inde på den gamle alarmcentral. Skulle man ikke være opmærksom på lyset i felterne, skal man nok blive det, hvis den store klokke pludselig går i gang.

Køretøjer fra 1700-tallet.

I den lille hal står de virkelige klenodier, hvad angår rullende materiel. Her er både hånd- og hestetrukne sprøjter samt en ambulancevogn, der i sin tid også kun kom frem, når det var heste, der gav trækraften. Den ældste af disse køretøjer stammer helt tilbage fra 1700-tallet.

Falck-film på TV.

Går man over gården til bagbygningen, finder man her lokaler, der rummer entreprenørmateriel og dyreredningsmateriel, ligesom der også er en udstilling, hvor Zonens 32-årige historie kan følges. I forlængelse heraf er indrettet et lokale til filmforevisning. Her vil publikum senere kunne se Falcks forskellige film via TV-video, ligesom der vil blive lavet vekslende særudstillinger visende emner, der ikke er permanent udstillede.

Samlede i fritiden.

Når man i dag ser, hvad dette nye Falck-museum i

FALCK-MUSEET

Klostervej 28,
5000 Odense
Tlf. (09) 13 46 99
Åbent dagligt kl. 10-16
undtagen mandag,
søndag kl. 13-17
(sommersæson 1979)

Odense rummer af spændende ting, er det den forrige generation af Falckfolk, man kan takke for, at de historiske effekter er blevet indsamlet og bevaret.

På den ene side de mange enkelte ansatte landet over, og på den anden nogle få, der gjorde tjeneste i København, og som i tiden fra 1938 viede næsten al deres fritid til at holde samlingen vedlige - og forøge den. Uden deres store indsats havde meget været hyllet i historiens mørke.

Åbningstider.

Museet, der blev indviet 1. april 1979 på 60-årsdagen for etableringen af Falck i Odense, vil i starten holde åbent hver dag kl. 10-16 undtagen mandag, samt søndag kl. 13-17. Herefter vil der på baggrund af de indvundne erfaringer eventuelt blive foretaget en justering af åbnings-tiden.

VELKOMMEN I FALCKS
NY REDNINGSMUSEUM!!

FALCK TIL LANDS...

1978 blev det år, da Falck fordoblede kapaciteten indenfor sit nyeste virkefelt - vejservicen. Der blev indsat 50 nye vejservice-vogne, og korpset råder nu over i alt 100 veludstyrede vogne (se tegningen) med specialuddannet mandskab, som kører overalt i landet. Patruljevirkomheden ved påske, pinse og sommerrejsedage med vejservice-vogne er også udvidet betydeligt.

Med i alt 50.000 vejservice-opgaver i 1978 er denne virksomhed - omend en meget vigtig - så dog kun en lille del af den samlede autohjælp. I 1978 var der ikke færre end 1,2 millioner assistancer i forbindelse med autohjælp.

Heraf tegner driftsstop sig for ca. en halv million assistancer og starthjælp for godt 400.000. Over 100.000 tilkaldte Falck for at blive bjærget, og ligeså mange efter at være punkteret, eller fordi de ikke kunne komme ind i deres bil. I ca. 37.000 tilfælde ydede Falck autohjælp efter trafikulykker.

Hver eneste af disse mange opgaver er en lille historie i sig selv. Det var måske brudgommen, der fik motorstop på vej til kirken. Måske var det direktøren, der kørte fast i en blod rabat undervejs til et

vigtigt møde eller medarbejderen, der kom for sent på arbejde, fordi bilen ikke ville starte.

Men det kan også være historien om et ældre ægtepar fra Fyn, som kort før nytår skulle hjem fra Nordsjælland og for sent opdagede, at vinduesviskeren på deres Volvo var knækket. Det var hårdt vintervejr med regn og sne.

Normalt er en knækket vinduesvisker ikke noget problem, men netop med denne bilmodel var det

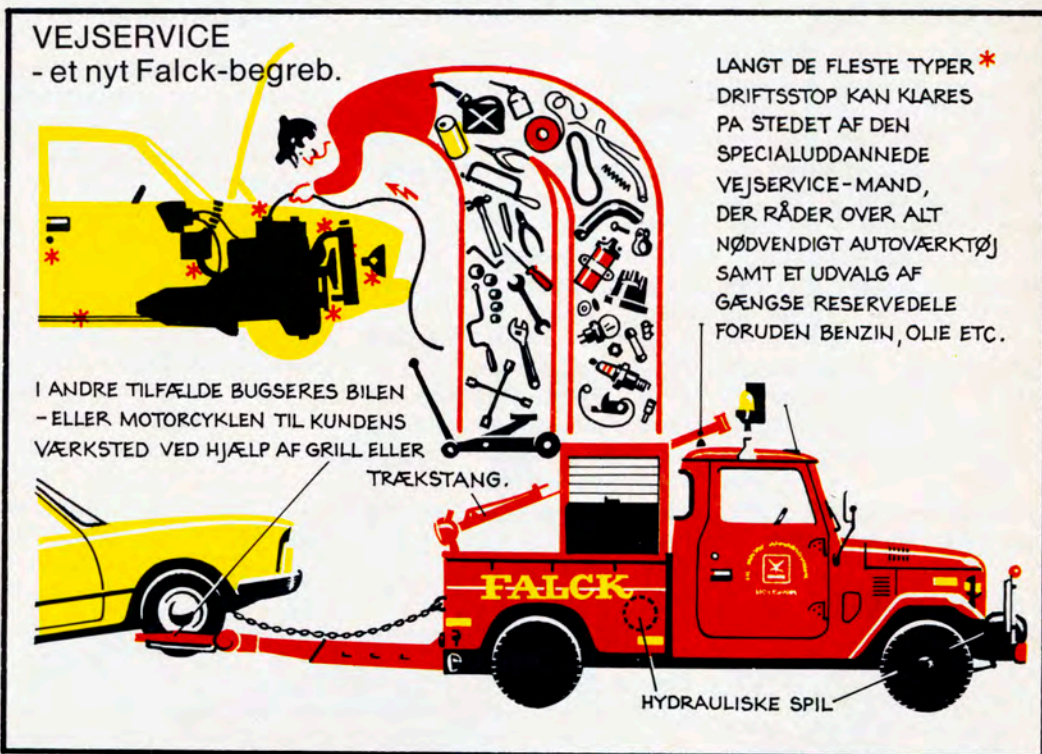
komliceret. Man skulle nemlig fjerne en del af varmeapparatet for at komme til viskersystemet. Det var fredag før tre helligdage, og ingen turde påtage sig at reparere vognen før nytår.

Ægteparret havde ikke lyst til at komme hjem med 3-4 dages forsinkelse og gik til Falck. I første omgang blev vognen slæbt til nærmeste Falck-station. Her forsøgte man en nødtørfertig reparation af vinduesviskeren, men det

kunne ikke lade sig gøre. Efter nogen tid ved telefonen lykkedes det Falckmandskabet at finde frem til et værksted i Glostrup. Hertil blev vognen slæbt, og kort før lukketid var vognen repareret.

Gennem regn og sne nåede ægteparret hjem til Fyn, som de havde planlagt.

Sådan endte altså en af 1,2 millioner autohjælpsopgaver, som Falck gennemførte i 1978.



FALCK 1978

Hovedstadsområdet

Antal

Ballerup	71.398
Gladsaxe	56.389
Hellerup	67.497
København V, N, F, S	255.850
Lyngby	54.242
Rødovre/Brøndby	91.877
Tårnby	80.555
Tåstrup/Glostrup	90.010

I ALT 767.818

Øvrige Sjælland og Møn

Birkerød	37.214
Faxe	11.957
Frd.sund/Stenløse	36.892
Frederiksværk	25.791
Haslev	12.833
Helsingør/Gilleleje	40.386
Helsingør	44.859
Hillerød	56.667
Holbæk	40.143
Hørsholm	34.436
Kalundborg	24.142

371 SYGETRANSPORTVAGNE KØRTE I ALT 22 MILL. KM

577 AMBULANCER KØRTE I ALT 20 MILL. KM

Ambulancerne er måske de Falck-køretøjer, man lægger mest mærke til. De arbejder som regel i tæt befolkede områder, har ofte meget travlt og må så påkalde sig andre trafikanters hjælpsomhed med med horn- og lyssignaler. Men af Falcks næsten 3,5 millioner udrykninger i 1978 tegner ambulancerne sig kun for 180.000.

Det blev alligevel til en hel del kilometer. I 1978 kørte Falcks ambulancer tilsammen 20 millioner kilometer - det svarer til 25 rejser månen tur-retur.

Langt de fleste ambulanceudrykninger sker i forbindelse med pludselig sygdom på gaden eller i hjemmet og på arbejdspladsen. I 1978 havde Falck ca. 80.000 sådanne opgaver.

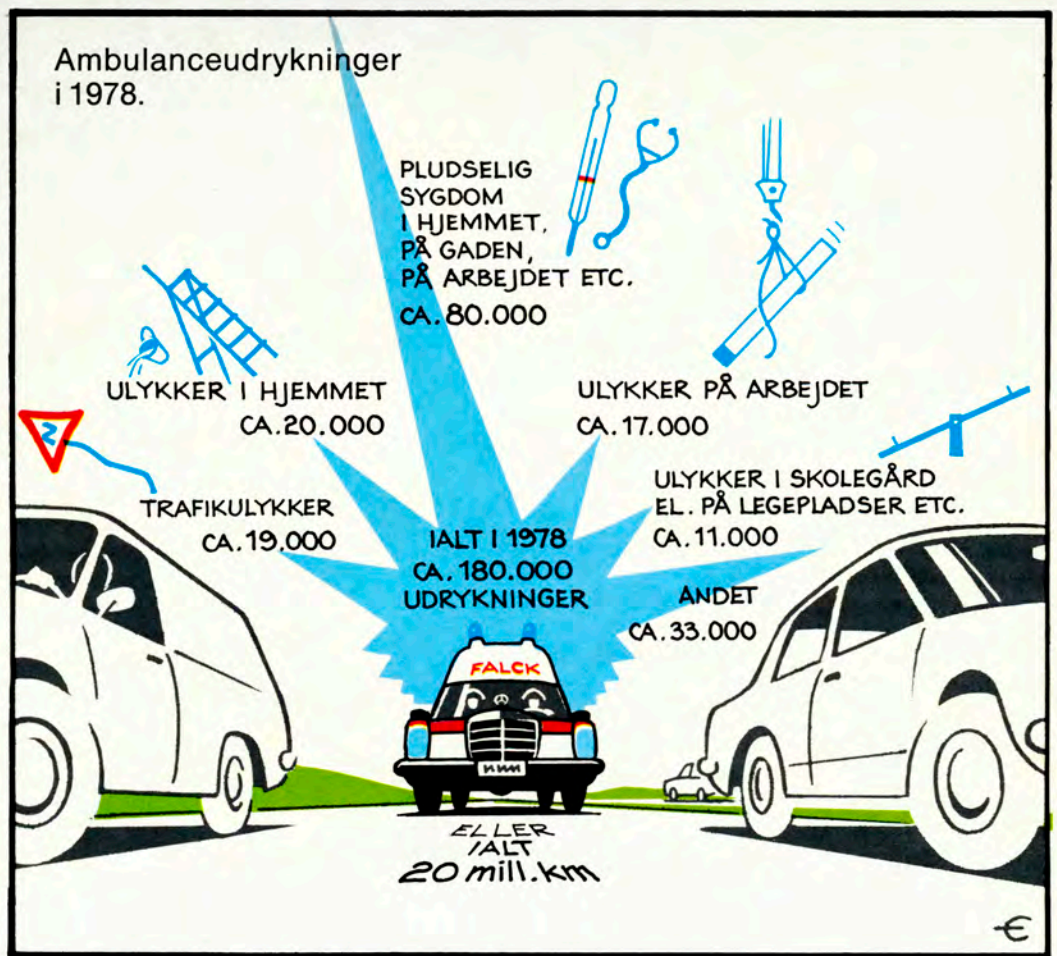
Det næststørste arbejdsområde for ambulancerne er ulykker i hjemmet. De tegnede sig for over 20.000 udrykninger i 1978.

Et næsten lige så stort arbejdsområde er trafikulykkerne. I 1978 var der godt 19.000 ambulanceudrykninger til trafikofre.

Så følger ulykker på arbejdspladserne. 17.000 gange sendte Falck en ambulance til assistance ved arbejdsulykker.

Endelig var der mere end 11.000 ambulanceudrykninger til ulykker, der var sket i skolegårde eller på legepladser.

At Falcks ambulancer når frem i tide til alle disse



mange tusind tilfælde af pludselig sygdom og ulykker, kan være et spørgsmål om liv eller død.

Derfor: Hjælp ambulancen - den hjælper dig. Med denne titel har Falck udarbejdet en lille brochure med enkle regler for, hvordan man f.eks. kan være ambulancen behjælpelig i trafikken.

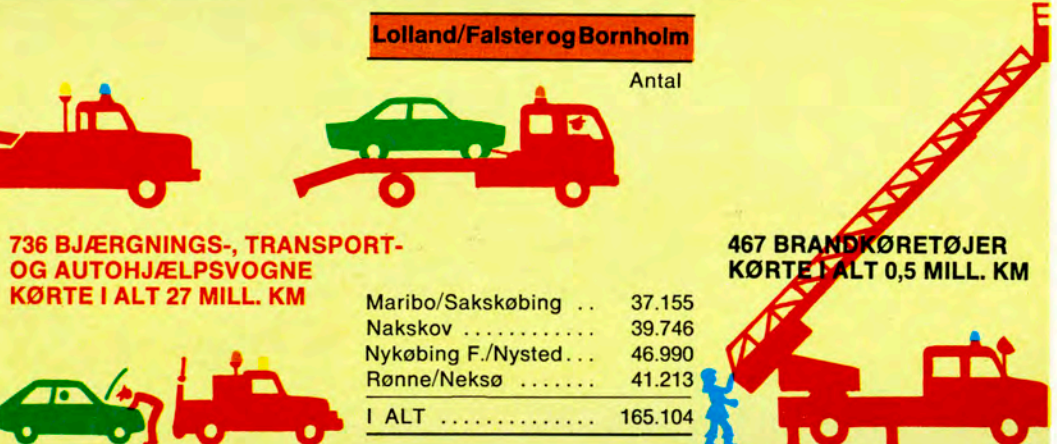
Brochuren kan fås på nærmeste Falck-station.

Her et par af de vigtigste regler, som kan være med til at redde menneskeliv. Når De hører eller ser et udrykningskøretøj, der bruger blinklys eller signalthorn, skal De i god tid holde vejen åben for køretøjet og eventuelt standse. Ophold Dem aldrig så tæt ved et ulykkessted, at redningsarbejdet eller kørsel til og fra stedet vanskeliggøres.

Kommer De forbi et ulykkessted, og er der allerede hjælpere til stede - så fortsæt kørslen væk fra stedet.

Lad være med at følge efter en ambulance eller et andet udrykningskøretøj. Pas på ikke at bremse hårdt op, hvis ambulancen er lige bag ved.

Korsør	18.545
Køge/Greve	86.520
Nykøbing Sj.	22.263
Næstved	37.139
Præstø	8.391
Ringsted	25.814
Roskilde	46.547
Ruds Vedby	20.843
Skælskør	10.176
Slagelse	44.774
Snertinge	12.740
Søro	16.305
Stegø	14.715
St. Heddinge	12.903
Vordingborg	17.966
I ALT	760.961



FALCK TIL VANDS...

Beretningen om Falck til vands i 1978 er f.eks. historien om redningsaktionen på Vejle Fjord udfor Stenhøj Strand. Det er også beretningen om det meget store apparat, der sættes i sving ved ulykker til søs.

Det var ved midnat den 5. oktober sidste år. Vejret var meget dårligt. 9 elever og 2 lærere fra Vamdrup Efterskole blev stærkt forkomne reddet i land efter 5 timer på fjorden i kraftig blæst og høj sø.

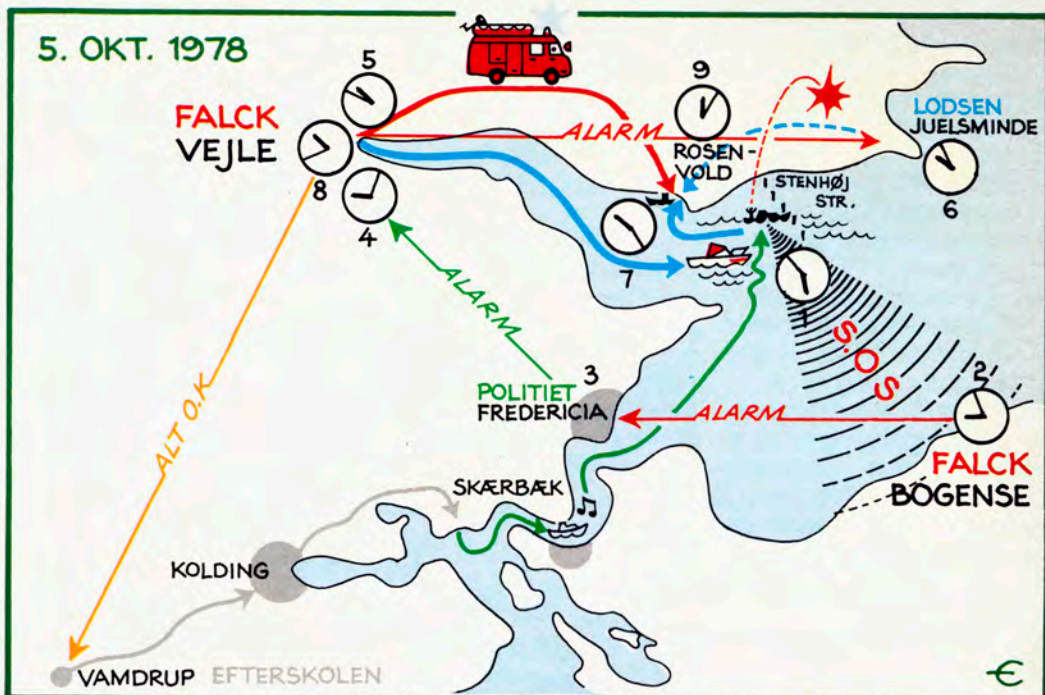
Eleverne og deres lærere var i to motorbåde på vej fra Skærbæk til Juelsminde, da de kom i vanskeligheder og fik motorstop. Det var ved 18-tiden.

Havaristerne sendte røde nødraketter op, men ingen så dem. De sendte SOS over radioen, men ingen hørte dem.

Først kort før klokken 21 opfangede Falck i Bogense havaristernes nødsignaler. Bogense-stationen underrettede Falck i Vejle, og få minutter senere afgik redningsbåden »Falcken« fra Vejle havn. På dette tidspunkt vidste man ikke, hvor mange der be fandt sig i de to motorbåde.

Kl. 21,40 melder Falcken: Megen sø - passerer Ankærhage.

Da Falck omsider modtager melding om, hvor



mange nødstedte der er, underrettes politiet i Fredericia, og kl. 21,50 sendes et redningskøretøj og en gummibåd med en frømand og en redder fra Vejle til Rosenvold havn, hvor de er klar til at rykke til undsætning. Få minutter senere sendes lodsens fra Juelsminde også til Rosenvold.

Søværnets operative kommando underrettes og holder en redningshelikopter klar.

22,20 er Falcken lige ved at få kontakt med de nødstedte og beder dem om at sende en nødraket op.

Kl. 22,37 har Falcken fået kontakt og kan melde, at situationen ikke er faretruende.

Politiet underrettes, og også Vamdrup Efterskole får en melding om, at alle er i god behold.

Kl. 00,05 sætter Falcken de 9 elever og deres to lærere - forkomne, udmattede, men i live - i land i havnen i Rosenvold.

Redningsaktionen på Vejle Fjord fik en lykkelig udgang. Det samme gjorde andre redningsaktioner det døgn. I alt 27 blev reddet efter havari.

Men den 5. oktober var

også det døgn, da 5 mennesker omkom ved bådforlis eller ved drukneulykker.

Aktionen på Vejle Fjord var en af knap 800 Falckudrykninger til vands i 1978.

Nu råder korpset over søredningsudstyr 54 steder fordelt over hele landet. Fortrinsvis ved kysterne, men også ved større søer. På 9 Falck-stationer er svømmedykkere klar til udrykning døgnet rundt, og 15 andre steder kan der meget hurtigt tilkaldes assistance fra svømmedykkere.

Fyn og Langeland	
	Antal
Bogense	10.567
Ejby/Middelfart/Årup	37.810
Fåborg	16.929
Glamsbjerg/Assens	19.072
Kerteminde	15.848
Nyborg	27.115
Odense/Dalum/Otterup	202.932
Ringe	17.378
Rudkøbing	11.170
Svendborg	29.532
Falck-Air	3.824
I ALT	392.177

Jylland	
	Antal
Bjerringbro	18.359
Brovst	8.440
Brødstrup	17.730
Brønderslev	20.246
Byrum (Læsø)	776
Dronninglund	12.130

148 REDNINGS- OG SVØMMEDYKKERVOGNE KØRTE I ALT 1 MILL. KM

Ebeltoft	11.331
Esbjerg	47.768
Fjerritslev	8.200
Fredericia	30.625
Fr.havn/Sæby/Ø. Vrå	30.464
Give/Brandø	25.684
Grenå	26.639
Grindsted	16.015
Haderslev	30.078
Hadsten	9.958
Hadsund	11.530
Hammel	17.400
Herning	36.165
Hjørring	37.761

FALCK I LUFTEN...

Danmarkskortet beskriver en enkelt dag med Falck i luften. I alt 52 starter og landinger. Det var en jævnt travlt dag i sommerferien sidste år - den 19. juli.

Yderpunkterne på Danmarkskortet var destinationerne Rønne, Ålborg, Thisted, Tønder og Maribo.

To flyvninger gik til udlandet. På et hospital i Oslo stod man og skulle bruge en nyre til en transplantation, og den blev fløjet fra Beldringe til Fornebu. Den anden udlandstur var en patient med læge ved båren, som skulle fra Herning til Amsterdam.

Alle Falck-Airs tre ambulancefly var i sving fra tidlig morgen. Et enkelt af dem kunne først rulle i hangar kl. 23 efter 14 timers arbejde. Den dag blev i alt 23 patienter befordret med Falck-Air.

I hele 1978 transporterede Falck-Air næsten 4000 patienter. De tre ambulancefly var i luften i mere end 3000 timer tilsammen.

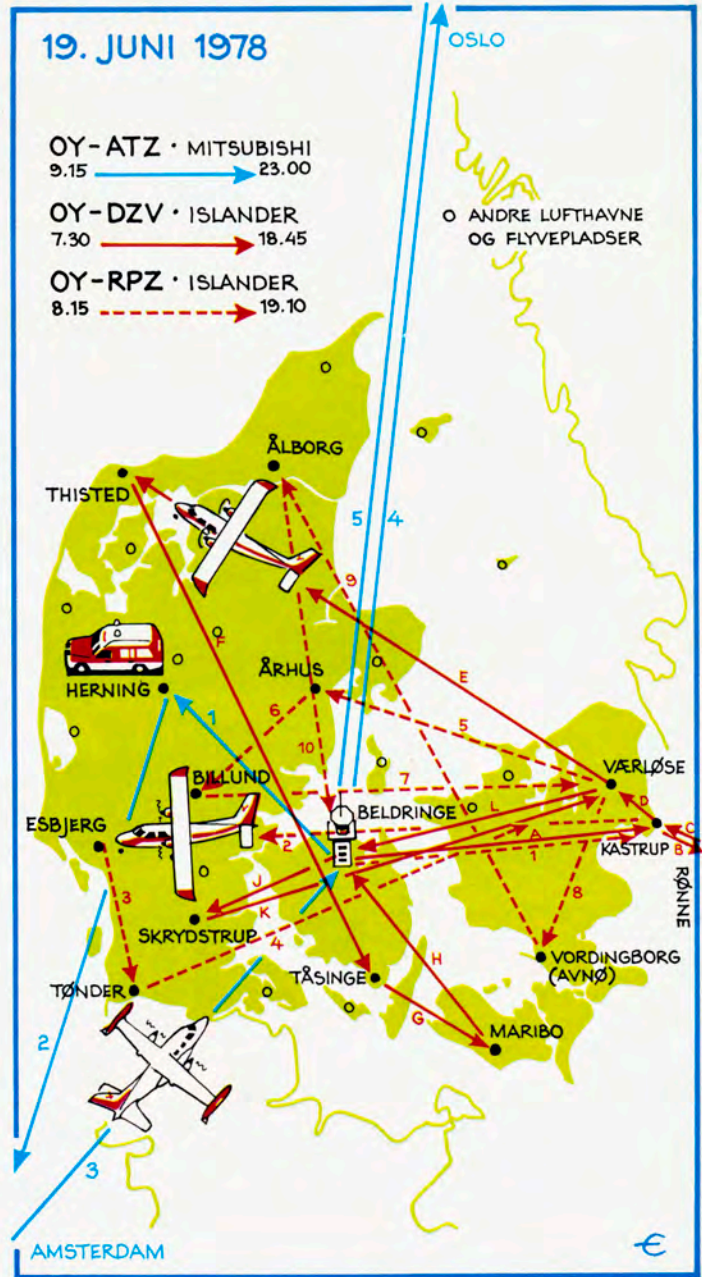
Falck-Air har hovedkvarter i Beldringe lufthavn på Fyn i Danmarks centrum. Selskabet har en stab på 8 piloter, 4 specialuddannede fly-falckoliner, 1 kontorhjelpe og 1 vagtmester. Falck gik i luften i 1974 og har nu en luftflåde på tre fly - to engelske af typen

Britten Norman Islander og et japansk turbo-prop Mitsubishi-fly.

De to Island'ere kan med en marchhastighed på 240 kilometer i timen og en rækkevidde på 1300 kilometer transportere 1-2 liggende og 2 siddende patienter. Flyet er særdeles velegnet til danske forhold. Det kan lande på mindre end 300 meter landingsbane og kan f.eks. gå ned på mange af de danske småøer.

Mitsubishi-flyet har en marchhastighed på over 500 kilometer i timen og en rækkevidde på 2300 kilometer. Der er plads til 1 liggende og tre siddende patienter.

Alle tre fly har en besætning på to piloter plus kabinepersonale, og alle tre er forsynet med førstehjæls- og genoplivningsudstyr. Og det er fly, der får lov til at bestille noget. I 1978 tilbagelagde de tre ambulancefly tilsammen mere end 800.000 kilometer. Det svarer til jorden rundt ved ækvator 20 gange.



Hobro	25.242	Ribe	16.871
Holstebro	56.236	Ringkøbing	11.929
Hornslet	11.434	Rønne	11.647
Horsens/Hornslyd	95.972	Silkeborg	60.740
Hurup	10.182	Skagen	8.070
Ikast	11.005	Skanderborg	31.460
Kjellerup	19.419	Skive	49.629
Kolding	36.197	Skærbæk	9.416
Lemvig	16.209	Struer	18.389
Løgstor/Nibe	16.440	Sønderborg	34.597
Nykøbing M	14.524	Tarm	12.373
Nørre Snede	11.901	Terndrup	13.701
Odder	27.323	Thisted	16.822
Randers	107.874	Toftlund	11.686
Tønder	13.558		
Varde	18.598		
Vejle/Brørup	20.320		
Vejle	104.711		
Viborg	69.918		
Ørsted	8.113		
Åbenrå	22.494		
Ålborg/Nr. Sundby	134.060		
Ålestrup	13.173		
Århus	281.000		
Års/Farsø	20.207		
Hamburg	15.285		

**I ALT 3 AMBULANCEFLY
FLØJ I ALT 900.000 KM**



379 ANDRE ENHEDER

I ALT 1.905.248

HELE LANDET ... 3.991.308



Tak fordi I reddede mig!

En beretning om hvordan 11-årige Claus og hans familie totalt fik ændret deres tilværelse den dag kl. 11.15.

Fri fra skole, efterårsferie, - hvad skal man lave af spændende ting, tænkte 11-årige Claus Sørensen fra Fensmark ved Næstved, da han dengang i 1977 havde en lang uges frihed foran sig. Nå jo, det var jo rigtigt, han skulle besøge sin oldefar helt oppe i Nykøbing Sjælland, havde hans mor sagt, men det glædede han sig også til. For Holger, som hans oldefar hed, kørte grise til slagteriet, så der var altid en hel masse sjov med hylen og hvinen fra grisene, hvergang det skulle foregå.

Vel ankommet til Nykøbing Sjælland gør Holger og Claus sig klar til at køre til slagteriet i den lille pick-up, hvorpå der kan være 6-8 grise. Mor havde smurt en god madpakke, som skulle nydes, når grisene var afleveret, og glade kørte de af sted.

Kl. 11.15.

Odsherredsbanens tog »Lynetten« er på vej ind til Nykøbing. Ved Møllegårds Allé ca. en kilometer fra stationen begynder de røde lys ved den ubevogtede jernbaneover-

skæring at blinke akkompagneret af klokkernes klemten. Kort derfra nærmer den lille pick-up med Holger og Claus sig overskæringen - det samme gør toget. Om de to i bilen har sludret for meget sammen vides ikke, men i hvert fald svigter Holgers agtpågivenhed, og han kører ud i overskæringen uden at bemærke de røde lys eller klokkerne.

120 meter.

Med et øresønderrivende brag rammer toget den lille pick-up og slæber

den i en regn af gnister hen ad banelegemet, før det stopper 120 meter fra overskæringen med bilen hængende på pufferne. Alt bliver med et så unaturligt stille. Claus er kastet ud af bilen og ligger dybt bevidstløs og hårdt kvæstet på jorden, mens Holger sidder fuldstændig klemt fast i bilen mellem togets to forreste puffer, hvoraf den ene har passeret hans ansigt i få centimeters afstand. Han er ved bevidsthed, men stærkt chokeret, og klager hele tiden over stærke smerter i skulderpartiet.

0-0-0.

På dette tidspunkt har tililende allerede drejet 0-0-0, og på Falck-stationen slår vagtmesteren stor udykning. Et øjeblik efter er to ambulancer og en redningsvogn på vej fra stationen, mens stationsleder Ib Frøslev og en kranvogn tilkaldes via radio.

Om situationen på ulykkesstedet fortæller stationsleder Ib Frøslev fra Falck i Nykøbing Sjælland.

- Claus lå ved siden af bilen, da vi kom, så han blev med det samme bragt til Nykøbing Sygehus, mens det resterende mandskab begyndte at frigøre Claus' oldefar. På sygehuset konstaterede lægerne hurtigt, at Claus havde dobbelt kraniebrud, og man besluttede omgående at overføre ham til neurokirurgisk afdeling på Københavns Amtssygehus i Glostrup. Der var læge og sygeplejerske med, men inden vi kørte, blev der sagt, at det kunne gå så som så, for man vidste ikke, om Claus levede, når vi nåede Glostrup.

Hvor lang tid tog det at befri bilens fører?

- Det tog godt og vel en halv times tid. Det er lang tid siden, jeg har set en fastklemt sidde så kompliceret. På Nykøbing Sygehus konstaterede man »kun« et brækket kraveben, hvilket må siges at være et mirakel, når man tager ulykkens omfang i betragtning.

Kl. 13.15.

På en arbejdsplads i Næstved bad man kl. 13.15 fru Anni Sørensen om at komme til telefonen. Her fik hun den chokerende meddelelse om ulykken, der havde ramt familien. Næsten samtidig blev hendes mand underrettet på sin arbejdsplads i København,



Kort over ulykkesstedet ved Nykøbing Sj.

Det var et under, at Claus' bedstefader slap så billigt, når man ser, hvor tæt Ods-herredsbanens buffer er ved hans hovede.



Den totalskadede bil taler for sig selv.



hvorefter begge omgænderne tog til Glostrup.

Nu gik der en tid for begge, som andre ikke kan beskrive. En venten i tro og håb, men fortsat angst, mens lægerne kæmpede for deres drengs liv.

Herom fortæller fru Anni Sørensen.

- Jeg bevarede håbet hele tiden, - jeg nægtede simpelthen at tro på, det kunne være slutningen. Hver gang jeg blev spurgt om Claus, sagde jeg bare: Det går bedre. Men min mand og jeg vidste godt, at det gjorde det ikke, og helt ærligt gik der faktisk over en måned, inden vi for alvor kunne begynde at tro på, vi fik Claus igen. Det var med så dejligt midt i sorgen, at personalet på Amtssygehuset i Glostrup var så enestående overfor os.

- Claus lå i Glostrup i syv uger. Jeg var lykkelig, hver gang en af de mange slanger var forsvundet. Da den sidste endelig var fjernet, fik han lungebetændelse, men også det klarede lægerne. Derefter kom Claus til Næstved Sygehus, hvor man begyndte på genoptræningen, der stod på her i 4¹/₂ måned og fortsatte så i Hornbæk i yderligere 4 måneder, inden han kom hjem til os, hvor jeg nu passer ham, og hvor han trives og udvikler sig vældig fint nu.

Han er dog noget ukoncentreret og ser sig ikke rigtig for. Derfor må jeg som sagt passe ham, indtil jeg kan finde en afløser. Jeg vil jo gerne begynde at arbejde igen - men det er jo en biting. Hovedsagen er, at vi ved lægernes enestående dygtige indsats har fået vores Claus igen.

Efterskrift.

- **Mor! Hvordan fik de mig ud?**
- **Kørte de med udykning - og kørte de stærkt?**
- **Jeg vil så gerne hilse på nogle af dem, der var med til at redde mig!**

Og således gik det til, at fru Sørensen ringede til stationsleder Frøslev og spurgte, om Claus måtte komme op på stationen i Nykøbing Sjælland og hilse på de mænd, der var med den dag kl. 11.15.

En sen eftermiddagstid for få måneder siden mødte så Claus, hans forældre og lillebror op på Falck-stationen i Nykøbing Sjælland. Claus havde gaver med til personalet i form af glasting, og så gik snakken livligt, indtil han havde fået svar på alting fra den dag, han intet husker fra.

Hvad er lykke?

Det er blandt andet, at det er muligt for mange dygtige mennesker at afbøde følgerne af en alvorlig ulykke så meget som i dette tilfælde.

Og når vedkommende, som man har sat alt ind på at redde, så bagefter kommer personligt for at sige tak ...

- **ja, så får selv hårdhudede Falck-folk en »klump i halsen«.**



Hvert år hjælper Falck-folk på frivillig basis handicappede til at få et ubesværet ophold hos Rekreatan på solskinsøen Tenerife.

Vi har fulgt en af dem, Niels Carl Holm fra Rønne. Han blev ansat i Falck, Hellerup, i 1967 og flyttet til Falck i Rønne som vagtmester i 1973.

Niels, hvornår kom du egentlig herved første gang?

- Det gjorde jeg for 2 år siden. Da var jeg herved første gang sammen med min kone, og da var vi jo kun 2 hjælpere mod nu 3.

Hvordan kom Falck ind i billedet her?

- Falck kom ind i billedet ved, at en af mine kolleger

har forbindelse til Vanføreforeningen. Og derigennem er jeg kommet ind i billedet som hjælper til handicappede, der skal på rejse.

Hvordan hjælper du folk herved, hvad er din opgave?

- Min opgave er primært at hjælpe de handicappede med en form for personlig hygiejne som af- og påklædning og hjælp til at komme i swimmingpoolen, og ellers prøve, så vidt det er mig muligt, at aktivere dem i alle forhold og være dem behjælpelig i alle retninger.

Nu er der ikke nogen på det hold, du har med i øjeblikket, der er fra Bornholm. Det er mennesker, du pludselig møder for første gang. Hvordan tager de imod dig?

Falck-mand fra Rønne hjælper handicappede på Tenerife



- Vældig, vældig godt. Vi kender dem overhovedet ikke. Vi får tilsendt papirer fra Vanførefonden, hvor der står navnene på dem, og så mødes vi på Hans Knudsens Plads, og der møder vi så de mennesker, vi har med for allerførste gang. Men de er vældig oppe med humoret og glæder sig til at komme af sted og modtager os meget venligt. I det store og hele synes jeg i hvert fald, det går vældig godt.

Betyder det noget, at de mennesker får at vide, du er Falck-mand?

- Jeg har da forståelsen af, at de har en vis trykthed ved det, fordi vi indenfor Falck har et vist kendskab til patientbefordring. Det kan der jo være brug for med hensyn til at løfte, bære, køre med stole osv. Det er vi jo kendt med, og det føler de sig trygge ved.

Når du har været hernede med et hold, har du så kontakt med de mennesker mere, eller slipper man dem, når man forlader Tenerife?

- Det er lidt forskelligt, men en vis kontakt får man i form af, at man bagefter udveksler fotografier og deslige fra turen. Og jeg ved fra tidligere, når kolleger har været af sted, at de brevkvæler med flere af dem. Man har jo også hørt flere gange, at når de hører, at de og de hjælpere skal af sted, så søger de om at komme af sted med disse mennesker igen. Så en vis kontakt oppebærer man med nogle, men andre ser vi aldrig mere.

Kører du ikke selv træt efter sådan en - lad os kalde det ferie?

- Jeg vil ikke sige, at jeg kører træt. Men når man kommer hjem, kan man jo godt mærke, at det har været 14 dage, for vi har jo trods alt lidt at se til hele tiden. Men rigtig træt, det er jeg ikke.

Men det er din ferie, du bruger til dette her?

- Ja, jeg bruger min egen ferie, sommerferien, til at tage af sted.

Hvad siger familien?

- Ja, denne gang sagde fa-



milien, jeg kunne tage afsted alene. Men forrige gang havde jeg jo som sagt min kone med, og vi nød det begge i fulde drag og syntes, det var alle tiders.

Tror du, at der fremover bliver flere Falck-folk til disse opgaver?

- Det tror jeg da absolut, at der vil. Fordi Falck-folk i kraft af deres arbejde er vant til - og glade for - at have med patienter og handicappede at gøre. Ikke nok med vores egne patienter. Men kommer vi herved, og man på hotellet støder på problemer, f.eks. pludseligt opstået sygdom eller hjertetilfælde, er det rart at have en mand med, som før har prøvet at have med sådanne tilfælde at gøre. Så der bliver også kaldt på os fra andre sider. Er der en, der falder om, eller er der andre problemer, råber de på Falck. Så er det jo selvfølgelig en fordel, at Falck er tilstede. Men jeg tror nok, at flere kolleger vil få interesse i at melde sig som hjælpere. De skulle prøve turen. Det er virkelig en oplevelse!



Hvordan kommer man på handicap-rejse til Tenerife?

Handicappede, der gerne vil med Vanføreforeningen og Rekreadan til Tenerife, kan henvende sig til: Landsforeningen af Vanføre
Hans Knudsens Plads
2100 København Ø
Tlf. (01) 29 35 55
Herfra vil der blive tilsendt et skema, der skal udfyldes af egen læge. Når skemaet returneres til Vanføreforeningen, vil man få at vide, om der er plads, og i givet fald hvornår. Der rejses hver 14. dag fra april til november i hold à 10 personer. Opholdet varer 14 dage.

Hvordan sikres du



Statsminister Anker Jørgensen og mange andre - VOKSNE - har sat alle muligheder i gang med at finde ud af, hvordan BØRN bedst sikres mod ulykker i trafikken.

Falck har sit eget forslag: Lad børnene selv fortælle det. Derfor har vi i år - børneåret 1979 - lavet en konkurrence, hvor du kun kan deltage, hvis du er under 16 år:

Hvorledes sikres du og dine kammerater bedst i trafikken? Tegn og fortæl.

Hvert år plejer Falck at lave en børnekonkurrence. Vi har mange forskellige konkurrencer. Vi har altid fået mange gode besvarelser.

I år har vi besluttet, at I skal tegne og skrive til os. Enten begge dele eller en af delene. Konkurrencen går ud på noget, som I selv er interesserede i:

TRAFIKSIKKERHED ER MANGE TING! F. eks.:



Skolebus



Gangbro

bedst i trafikken?

Hvordan sikres vi bedst i trafikken

I ved nok, at vejene kan være farlige for børn. At læger, der iblandt overlæge Erik Nordentoft fra Odense og den svenske trafikforsker Peter Arnborg, mener, at børn skal være 12-13 år, før de burde have lov til at cykle på offentlig vej. Og at den danske regering nu vil skaffe 1 mill. kr. til Rådet for større Færdselssikkerhed for at gøre en øget indsats, bl.a. i forbindelse med børneåret 1979.

Falck vil også gøre noget. Vort bidrag til børneåret skal være jeres bidrag. I skal fortælle os, i tekst eller tegninger, hvordan I selv tror, I kan sikre jer i trafikken.

Vi er sikre på, I selv har gjort jeres tanker om emnet. At I selv har talt med jeres kammerater om, hvor det er farligst at køre eller gå.

Måske kunne I få jeres lærere interesserede i at være med på at løse opgaven. Vi vil gerne, ligesom de andre år, modtage forslag fra hele klassen.

Eller måske bare en gruppe. Blot det er jeres forslag - ikke de voksnes. For dem kender vi.

I hvert fald: Gå straks i gang. Vær med til at gøre noget for jer selv og jeres kammerater.

Hvordan sikrer vi os bedst i trafikken?

Løsningerne, som både må være tegninger og tekst, skal sendes til

FALCK
Falck-Huset
Polititorvet
1593 København V

Skriv »konkurrence« uden på kuerten.

Send jeres forslag inden udgangen af 1979.

De bedste forslag bedømmes af en komité, bestående af færdselseksperter og repræsentanter for politikerne.

Præmier:

1. præmie: 1 farve-TV (transportabelt)
2. præmie: 1 stereoanlæg
3. præmie: 1 sort/hvidt-TV (transportabelt)



Refleksstrimler eller brikker



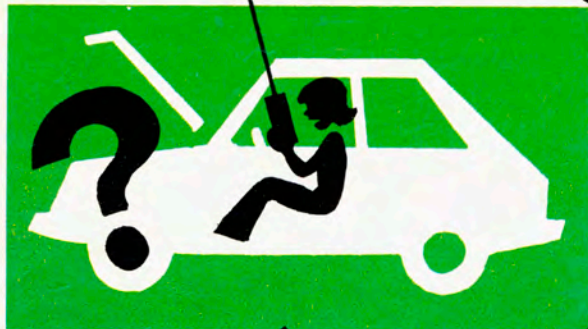
Skolepatruljer



Skiltning

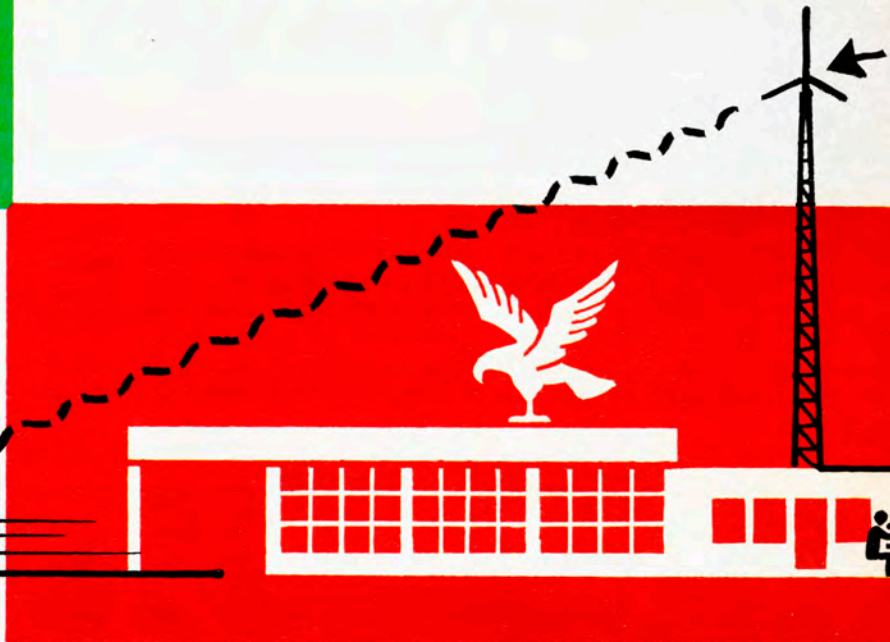


NØDOPKALD (HYLETONE) PÅ KANAL 9 MED PRIVAT



TILBAGEMELDING OM AT HJÆLP ER P

FALCK
PÅ VEJ
MED
HJÆLP



Ny Falck-service: Overvågning af nødop

Isommeren 1978, da Falck, som de første i verden, påbegyndte opbygningen af et landsdækkende professionelt overvåget lytte-system for privatradio, var der nogle, der af forskellige grunde ikke mente, at der ville være behov for et sådant system.

Men der viste sig hurtigt at være et langt større behov, end tvivlerne havde forudset. Med privatradioen, kombineret med Falcks nye overvågnings-system, har man nemlig udvidet mulighederne for at kunne kalde hjælp betydeligt.

Hvad er privatradio?

Privatradio - eller Walkie-Talkie, som den oftest kal-

des - var oprindeligt et stykke militært værktøj, der specielt under 2. verdenskrig fik en stor udbredelse som kommunikationsmiddel ved fronterne og ved rekognoscerings-togter.

Walkie-Talkie - ordet kan nærmest oversættes til »gående-talende« - har siden vundet indpas også i det civile liv. I Danmark er der således ca. 120.000 privatradioejere.

De 23 kanaler, der er tilladt af Post- og Telegraf-væsenet, ligger i 27 MHz-båndet, der er grænsen mellem kortbølge- og VHF-området, og som i daglig tale kaldes privatradio-båndet. Til forskel fra erhvervsbåndet, hvor

bl.a. politiet og Falck er tildelt helt bestemte frekvenser, kan alle i det civile liv bruge privatradio-båndet.

Derfor har Falck oprettet sit overvågningssystem for nødopkald på privatradiobåndets kanal 9

Hvordan kalder man Falck på privatradio?

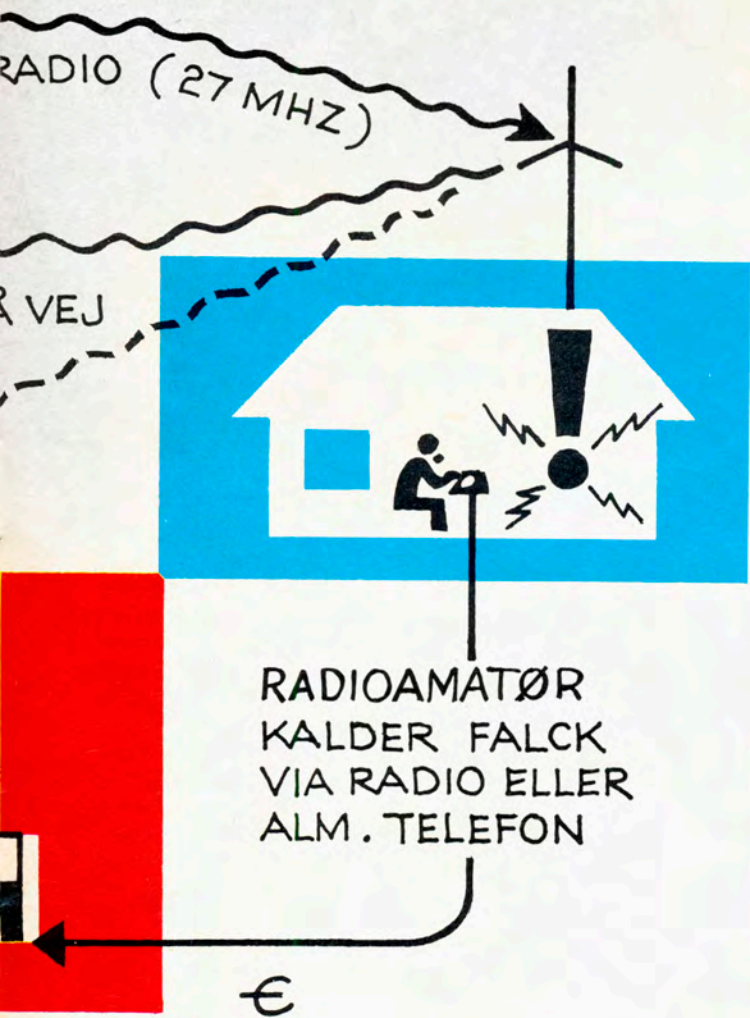
74 Falck-stationer rundt om i landet er i stand til at modtage nødopkald på privatradiobåndet.

Disse basisstationer er af hensyn til den megen trafik på 27 MHz-båndet udstyret med et selektivt opkald for ikke at virke forstyrrende på vagtcentralernes personale.

Det vil sige, at kanal 9 - nødopkald fra landevejene, og kanal 11 A - nødopkald fra søen, overvåges uden en lyd. Højttaleren åbnes først, når en særlig nødtone modtages. Derfor er det nødvendigt for privatradioejeren at anskaffe et særligt toneopkald for at kunne komme i forbindelse med Falck.

Er overvågningen landsdækkende?

De mange atmosfæriske forstyrrelser og de lave sende-effekter betyder, at man ikke overalt og altid kan komme i forbindelse med Falck. Et hundrede procent sikkert overvågningssystem vil ikke være



Opkald på privatradio

økonomisk muligt at etablere. I rimelig nærhed af Falck-stationerne - visse steder op til 20 km - kan man imidlertid med privatradio gennemføre samtaler med Falck, og som erfaringerne viser, er hjælp allerede givet adskillige gange ad denne vej.

I de situationer, hvor der er langt til en telefon, eller det er umuligt at komme til en sådan, er privatradio et værdifuldt - eller måske eneste alternativ - til at sikre sig hjælp.

Hvad koster et nødopkald?

Selve opkaldet til en af Falcks basisstationer er gratis, men skal der ydes hjælp, er reglerne de sam-

me som ved telefonopkald. Er der tale om en ulykke, er assistancen gratis. I alle andre tilfælde betales efter regning, hvis vedkommende, der hjælpes, ikke i forvejen er abonnent hos Falck.

Falck går ind i radio-system til søs.

For nylig er Falcks ledelse og bestyrelserne for Dansk Sejlunion og Danmarks Motorbåds Union blevet enige om at udbygge et fælles maritimt radionet på kanal 11 A.

Det vil sige, at også fritidssejlerne nu kan forvente en øget sikkerhed. Det er tanken, at vore kyster allerede i 1979 skal være overvåget overalt.

HJÆLP TIL SØS!



11A KONTAKTEN ER UUNDVÆRLIG FOR FRITIDSSEJLEREN, DER SKAL KALDE HJÆLP VIA EN WALKIE-TALKIE

Danmarks Motorbåds Union, Dansk Sejlunion og Falck har etableret et net af alarmmodtagere langs de danske kyster.

11A kontakten udsender to hyletoner, der via walkie-talkien aktiverer en alarmmodtager på kanal 11A (27 MHz-båndet).

Kontakten udlejes hos Falck.

BILLIG SIKKERHED TIL SØS
Indsend kuponen, inden du tager ud at sejle.

JA

jeg ønsker nærmere oplysninger om priser og lejevilkår for 11A-kontakt.

Navn _____

Adresse _____

Postnr. _____ By _____

Sendes i kuvert til

FALCK
Handelsafdeling
Falck-Gården
Trindsøvej 4-6
8100 Århus C

Ny Falck-service: Transport af tilskadekomne og syge mindre dyr.

I flere år har det været en ret for Falcks husstands-abonnenter at kunne få transporteret deres egne mindre dyr, f.eks. hunde, katte, papegøjer, marsvin og andre kæledyr, til dyrlæge eller dyreklinik, hvis dyret på en eller anden måde var ramt af sygdom eller tilskadekomst. Den ret kender de fleste af vore abonnenter, og de har da også benyttet sig flittigt af den.

Men hvad gør man på landevejen, hvis man kommer til at køre en herreløs hund over? Ringer man til politiet? Ringer man til Falck? Hvem ringer man ellers til? Hvem betaler dyrlægeregningen? Betaler forsikringen? Mange spørgsmål har meldt sig i forbindelse med den situation, at en ejer til et dyr ikke umiddelbart har kunnet findes.

For at forsøge at indarbejde ensartede retningslinier for hele landet, har

Falck indgået en aftale med Foreningen til Dyrenes Beskyttelse i Danmark og Dyrenes Dags Komité. Aftalen går kort og godt ud på, at Falck overalt i landet påtager sig at køre syge eller tilskadekomne mindre dyr fra offentlige veje eller områder til nærmeste dyrlæge eller dyrehospital. Dyrenes Beskyttelse vil sørge for, at der bliver truffet nogle foranstaltninger, således at en eventuel uskyldig ikke kommer til at hænge på dyrlægeregningen. Dyrenes Beskyttelse har også påtaget sig at videreuddanne Falck-folk overalt i landet i dyre-førstehjælp.

Betalingsforholdene er foreløbig afklaret på den måde, at ejeren af dyret må sørge for betalingen, hvis han eller hun kan findes. Hvis ejeren har et Falck husstandsabonnement, vil dette dække transporten. Såfremt eje-

ren ikke umiddelbart kan findes, vil Falck forsøge at finde denne ved hjælp af politiet. Hvis dette ikke lykkes, har Falck besluttet at lade transporten indgå som en service under det redningsabonnement, som de fleste danske kommuner har tegnet med Falck. Såfremt man finder et tilskadekommet eller sygt dyr på en vej i en kommune, der ikke har redningsabonnement med Falck, vil Foreningen til Dyrenes Beskyttelse honorere Falck i første omgang og siden søge at opnå betaling i den pågældende kommune. Med de her skitserede retningslinier er der ingen tvivl om, hvad man skal gøre, hvis man enten finder et sygt eller tilskadekommet dyr, eller måske selv er årsag til, at dyret kommer til skade.

Man ringer blot til nærmeste Falck-station

Falck og Unisol i samarbejde

Mellem Unisol Rejser og Falck er indgået en aftale, hvorefter rejsende med Unisol vil få mulighed for at tegne et Falck Europa-Abonnement.

I den forbindelse tilbydes Falcks Europa-Abonnement til Unisol rejsende, såfremt de ikke i forvejen gennem kaskoforsikringen er dækket af det røde SOS-kort.

Der er tale om nogle kortvarige - rejseabonnenter, som kun tilbydes bilister, der tegner en bilist-rejse hos Unisol.

Falck fremstiller blå kranvogne.



Hvis De ser rigtigt efter på billedet, vil De konstatere, at de to autohjælpskøretøjer ikke er malet i Falcks normale røde farver. Og endda er billedet taget i København!

Årsag: Falcks maskinfabrik i Haslev er efterhånden så berømt, at den også er begyndt at fremstille autohjælps- og andre specialkøretøjer til udlandet. Her er der tale om to køretøjer, der skal køre i Norge under Falken Redningskorps. Det er ikke de sidste køretøjer, som vor søsterorganisation i Norge har bestilt i Danmark.



FALCK-ABONNEMENT I HELE EUROPA

Fra 1. januar 1979 er det blevet muligt at tegne et Falck-abonnement, der omfatter hjælp til bilen under rejse i hele Europa - fra Bosperus til Grønland. Der er tale om et udvidet rejseabonnement, som tegnes i tilslutning til et normalt dansk Falck-abonnement.

Hjælpen omfatter transport af såvel bil som fører og passagerer til nærmeste autoriserede værksted i tilfælde af ulykke eller motorstop. Falck's vagtcentral i Hamburg vil med et net af samarbejdspartnere stå for den praktiske del af hjælpen.

Såfremt den havarerende bil ikke kan repareres indenfor rimelig tid, sørger Falck for hjemtransport af både bil og personer, eller tilbyder lån af en anden bil. Hvis det kniber med



penge til reparation af bilen, låner Falck også op til 1.500 kr. i forbindelse med uheld, eller forsøger at fremskaffe reservedele og få dem sendt til uheldstedet.

Det nye udlandsabonnement fra Falck gælder i 27


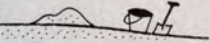
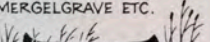
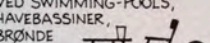
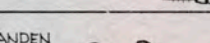
lande i Europa. Det har først og fremmest interesse for bilister uden kaskoforsikring, idet forsikrings-selskaberne gennem SOS International A/S dækker rejseuheld for kaskoforsikrede biler, og sygesikringen omfatter hjælp ved

sygdom eller tilskadekomst under ferierejser i udlandet. Falcks udlandsabonnement koster kr. 195.- og gælder et helt år, fra januar til december. Indenfor dette tidsrum kan man rejse - og få hjælp - så ofte det er nødvendigt.

Færre drukneulykker.

En positiv nyhed: Antallet af drukneulykker i Danmark daler hvert år. Se blot denne Falck-statistik over udrykninger til druk-

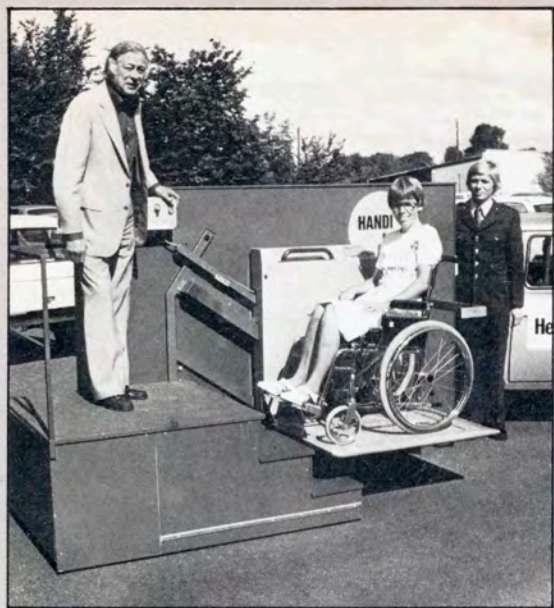
neulykker. 53 omkomne i sommeren 1978. Alt for mange, men dog færre end i de foregående år.

	1975	1976	1977	1978
PÅ ÅBENT HAV 	132 (20)	109 (13)	118 (29)	127 (26)
VED STRANDBRED 	93 (38)	71 (28)	43 (20)	20 (7)
VED SØER, MOSER, MERGELGRAVE ETC. 	27 (16)	13 (4)	22 (12)	18 (7)
VED SWIMMING-POOLS, HAVEBASSINER, BRØNDE ETC. 	10 (5)	15 (3)	8 (5)	11 (4)
ANDEN ÅRSAG 	12 (4)	13 (7)	19 (7)	16 (9)
IALT	274 (83)	221 (55)	210 (73)	192 (53)

Har De fået Falck's nye førstehjælsbog til bilister? - ellers hent den på nærmeste Falck-station



i går... i dag...



Millioner til de handicappede.

Hvert år skaffer Lykke-Lotto millionbeløb til fordel for arbejdet blandt handicappede. Mange gode kræfter er sat ind på at gøre lotteriet til en tilbagevendende succes. Falck bidrager traditionelt med forskellige former for kørsel og demonstrationer. I 1978 hjalp Falck således med at præsentere forskellige former for handicap-hjælpe-midler.

Falck, kom og find mig!



En sen natteime på Falck-stationen i Brønderslev: Via politiets alarmcentral præsenteres vagtmesteren for et problem. En mand står i underbukser i en telefonboks et eller andet sted i byen og kan ikke finde hjem. Intet problem er for stort for Falck i Brønderslev, så et par reddere i bil

går i gang med at lede. Og efter en stund finder man ganske rigtigt en frysende mand i en telefonboks - omtrent i det bare ingenting. Med besvær fik man forklaringen ud af manden, som tydeligt havde været i kontakt med spiritus. Under en fest hos nogle venner ville vor ven trække frisk luft og gik ud på gaden - kun iført underbukser. Men så kunne han ikke finde tilbage. Telefonboksen blev hans redning. I første omgang. For da han var blevet fundet, opstod næste problem: Hvor pokker lå resten af tøjet. Vor ven var udenbys fra og kunne ikke huske vennernes adresse. Men efter nogen tids kørsel rundt i Brønderslev sagde han: Der holder min bil. - Hvorefter han med et »tak for hjælpen« rettede lidt på påklædningen og steg ud - tilbage hos vennerne. - Falck-abonnementet dækkede.

Frederiksborg slot »brænder« i ny Falck-film.

Film, som skildrer Falcks mangeartede virke, er populære. Især i skoler og på udstillinger. 1/2 million mennesker har således set filmen »Når nøden er størst«, som blev produceret i 1969. Om kort tid kan Falck tilbyde en ny film, der fortæller om livet på en Falck-station i provinsen. Fyldt med spændende optagelser, bl.a. af en stor brandøvelse på Frederiksborg Slot i Hillerød. Heri var impliceret 100 mand og en snes køretøjer.



Tysk ros til Falck.

I januar 1979 kunne Falck i Hamburg fejre sit 25 års jubilæum. Fra en spæd begyndelse i 1954 er Hamburg-virksomheden vokset til 3 stationer med i alt 18 køretøjer plus det populære Falck-hotel. I alt 61 personer er knyttet til Falck i Hamburg. I anledning af jubilæet kom der mange hilser fra forretningsforbindelser og myndigheder. Således skrev Hamburgs overborgmester

Hans-Ulrich Klose: »Falck hører til de største og bedst udrustede firmaer af sin art i Tyskland og har især hos bilister vundet et godt ry.« Polizei-oberrat Czenna: »Falck løser opgaverne bedre, end vi har set det gjort af andre.« Overbrandinspektør Manfred Gihl: »Hjælpen bliver ikke kun udført hurtigt, men også meget kvalificeret.«



Den nye branddragt.

Orangefarvede beskyttelsesdragter. Det mener Statens Brandinspektion giver den bedst mulige sikkerhed for brand- og redningsfolk. Brandvæsenerne og Falck overvejer nu brandinspektionens anbefaling. Dragten er to-delt og er fremstillet af materiale, som beskytter mod ild, varme og vand.



i morgen...

Vintervejr.

Nytåret 1978/79 viste sig fra sin dårligste side for Falck-stationerne. Især i Sønderjylland, på Sydfyn, i Sydsjælland, på Lolland-Falster, Møn og Bornholm kom man ind i en forrygende snestorm. Militær, Civilforsvar, Falck og mange private kæmpede i dagevis mod snemasserne for at redde indespærrede og i akutte situationer få patienter bragt til hospitaler. Hvis de mange forskellige myndigheder og private personer ikke havde arbejdet så godt sammen, tør vi nokrove den påstand, at snestormen havde krævet adskillige menneskeliv herhjemme.



Ildslukkere - en tillidssag.

Ildslukkere i biler, campingvogne, garager og private hjem er absolut anbefalelsesværdige. En hurtig indsats her og nu kan redde liv og værdier. Men tænk Dem om, inden De anskaffer ildslukkere. For små og utilstrækkelige ildslukkere giver en falsk sikkerhedsfølelse. Falck har i en skrivelse til

Justitsministeren foreslået, at ildslukkere kun må markedsføres og sælges, hvis de er afprøvet og godkendt efter det, som hedder Dansk Standard DS2120. Man **kan** købe små slukkere til billige penge, men forsøg - udført af bl.a. Falck - viser, at de i mange tilfælde er utilstrækkelige til at slukke brand i f.eks. en

bil. Det er også Falcks opfattelse, at slukkere med et indhold på mindre end 2 kilo er af tvivlsom værdi, specielt når de anvendes af ikke-fagfolk. - Vil De have råd om den rigtige brandslukker for Deres behov, så spørg på den nærmeste Falck-station.

Samme Falck-telefonnummer overalt.

Falck er sammen med telefonselskaberne gået i gang med at finde ud af, hvorvidt det kan lade sig gøre, at alle Falck-stationer får samme type telefonnummer. En stor del af Falcks stationer har i forvejen endecifrene 22 22, og der er meget, der tyder på, at Falck i fremtiden vil få det nummer overalt i landet.

Det betyder, at en del Falck-stationer allerede i løbet af 1979 vil få et nyt telefonnummer. Med de fire 2-taller som endecifre.

For at abonnenterne hele tiden bliver ajour med udviklingen, vil Falck til stadighed udlevere ajourførte telefonavler på stationerne og på udstillinger m.v. Endvidere vil alle abonnenter fra og med juni 1979 modtage en ajourført telefontavle i for-

bindelse med det årlige girokort. Læg mærke til, om Deres lokale stations telefonnummer er ændret. Er det det, så husk at få nummeret rettet i Deres private telefonbøger m.v.



Falck i Vejle: 50 år.

5 biler og 5 mand på en Falck-station. Det var Falck i Vejle i 1928. I 1978 bestod Falck's Vejle A/S af 8½ stationer (den halve er den af børnene så kendte i Legoland i Billund) med et samlet mandskab på 335, og vognparken omfatter i alt 168 koretojer. 50 års jubilæet i august 1978 blev fejret på behørig vis.

Legolands hilsen til Falck i Vejle blev overbragt i Falck-biler fremstillet af Legoklodser, med fire Lego-chefer som chauffører. Fra venstre Godtfred Kirk Christiansen, Arnold Boutrup og Erik Johansen samt trafikskoleleder Ernst Christensen. Bag dem ses Falck-direktørerne Jørgen Falck, Henry Jørgensen (Vejle), William og Mogens Falck.



Falck-Huset
Polititorvet
1593 Kbhvn. V.

TRYKSAG

Postbesørges ukonvoluteret efter
tilladelse fra generaldirektoratet for P&T.



810

RETURADRESSE:

Eventuelle returforsendelser
fremsendes i omslag til:

Hellerup Postkontor
2900 Hellerup

Eftersendes ikke ved vedvarende
adresseforandring, men tilbagesendes
med oplysning om den nye adresse.

Døgnet rundt - året rundt
står 6.000 medarbejdere og
2.800 køretøjer til Deres disposition
FALCK - Deres redningskorps

Hvad koster det?

Abonnementsafgiften be-
står af en grundafgift og et
reguleringstillæg, der er an-
meldt til Monopoltilsynet.
Afgiften betales for et år ad
gangen.

EKSEMPLER PÅ FALCK- ABONNEMENTER

Pris pr. 1. juli 1979
Risikogruppe 01+21:
HUSSTAND kr. 181,71

Risikogruppe 12+21:
Person-/vare-/lastvogn
max. 3,5 t totalvægt
kr. 308,90

Kombineret risikogruppe
01 og 12+21:
kr. 417,92

Bemærk at De sparer mere
end 70 kr. ved at vælge det
kombinerede bil- og hus-
stands-abonnement.



De anførte priser er incl.
MOMS og reguleringstillæg.
Ønsker De et Falck-abonne-
ment eller nærmere oplys-
ninger:

◀ **Benyt kuponen**
eller Tlf.: (01) 15 83 20.





Jeg ønsker:

sæt x

Brev

 +  **Husstands-abonnement**

 +  **Bil-abonnement med
blå førstehjælpskasse**

 + 
 +  **Kombineret abonnement
for husstand og bil
med førstehjælpskasser**

Jeg ønsker besøg af Deres inspektør

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr., by: _____

Evt. tlf./bemærkninger _____

Postbesørges
ufrankeret
(Modtageren
betaler
portoen)

57

FALCK

Falck-Huset
Polititorvet
1549 København V.