



Redningstjenesten
hinsidan
fungerer

– men på en anden måde end den danske



MEDDELELSER

FRA FALCK ZONEN

35. årgang · oktober/november 1971 · nr. 10



INDHOLD:

	Side
Redningstjenesten hinsidan fungerer	227
Malmö Brandkår	229
Larmtjänst AB	234
Konklusion	237
Flystyrt i Øresund	238
Hvad gør vi galt?	241
Organisationsændring i Odense A/S	246
Jørgen Pedersen og Jørgen Falck 50 år	247
Dødsulykke ved trykprøvning af brandslanger	249
Ændringer i færdselsloven	250
Bogfalcken	250
Breve udefra	251
Sophus Falcks Mindelegat 1971	252
Personalia	252
Månedens replik	254
Set og sket	255
Påhængssprøjten	255

Udgiver: De Danske Redningskorps Fællesforbund

Redaktion: Preben Kjær, HD (ansvarshavende redaktør)
Jan Assentorp

Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, 1593 Kbhvn. V.

*Næste nummer udkommer den 1. december i forbindelse
med markeringen af Falcks Redningskorps Ålborg A/S'
50 års jubilæum.*

Oplag 5900 eksemplarer.
Tilsluttet Dansk Personalebladsforening

Skønt problemer og vilkår ofte er de samme, findes der næppe to lande i Europa, der har den samme måde at organisere brand-, ambulance- og redningstjeneste på.

Man behøver eksempelvis kun at sejle en halv time over Øresund for at finde en helt anden redningsorganisation end den, vi kender herhjemme.

Men hvorledes fungerer den svenske redningstjeneste? Vi har spurgt os for og besøgt Malmö Brandkår og Larmtjänst AB.

Rednings- tjenesten hinsidan fungerer

— men på
en anden måde
end den danske

De svenske brandvæsener

Hver kommune i Sverige har ifølge gældende lov ansvaret for brandforsvaret – som det hedder på svensk – inden for kommunens område.

De fleste kommuner i Sverige praktiserer loven på den måde, at de har egne kommunale brandvæsener. Har de ikke det, har de aftaler med en nabokommunes brandvæsen om slukningshjælp eller aftale med et industribrandvæsen, som der findes et stort antal af i Sverige.

Der er over 20.000 ansatte brandmænd i Sverige. Af disse er ca. 15 % (mere end 3.000) heltidsansatte, medens resten er deltidsbeskæftigede brandmænd. Der findes herudover 8.000, der er engageret i landsbybrandværn, og 22.000 er engageret i skov-brandvæsen.

Til brandslukning findes i Sverige over 2.500 udrykningsenheder, hvoraf ca. 600 er automobilsprøjter, ca. 225 slanggetendere, og resten fordeler sig som specialenheder i lighed med vore specialenheder.

Derudover råder brandvæsenerne over en del ambulancer.

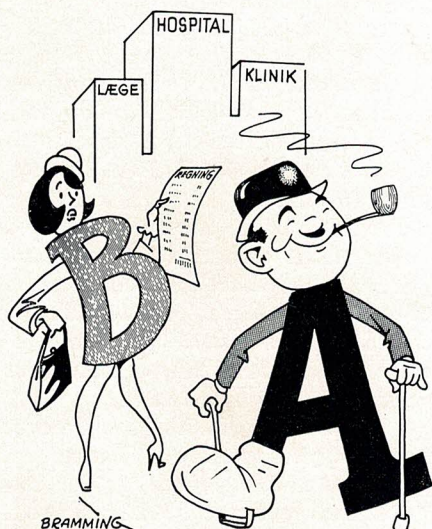
Länsstyrelsen har regionalt, og Statens Brandinspektion i Stockholm har centralt tilsyn med kommunernes brandvæsener. Dette tilsyn omfatter også det forebyggende arbejde.

Den svenske ambulancetjeneste

Den svenske ambulancetjeneste kontrolleres af *Socialstyrelsen*. Den 1. januar 1965 overtog sygehusvæsenet ansvaret for ambulance- og sygetransporten i Sverige. Kommunerne og sygekasserne (forsikringskasserne) står som betalere.

Ingen A- og B-medlemmer

Den svenske lovgivning skelner ikke mellem A- og B-medlemmer. Enhver borger i landet har ret til *ambulancekørsel* efter ulykker, og det samme gælder turister. Det er landstings-kommunerne, der primært betaler disse udgifter, og i hovedsagen brandkåren eller sygehusenes portører, der kører ambulancerne.



I Danmark er der stadig forskel på sygekassernes A- og B-medlemmer, når det gælder ambulance- og sygekørsel.

Anden ambulance- og sygetransport

Sygetransport i Sverige udføres også i stort omfang ved direkte indsats fra brandkåren eller sygehusenes side. Dog er det således, at der uden for de store byer findes ambulancer, der både kører

ambulance- og sygetransport, bemandet med taxa-chauffører og dirigeret af taxa-centralen. Der findes også enkelte private redningskorps.

Betaling for sygetransport

Sygetransporten i Sverige er fri på den måde, at patienten ikke skal betale regningen for turen. Der kræves en lægeordination på kørsel, og denne lægeordination er dokumentation for den betaling, brandkåren eller ambulancevæsenet kan få hos forsikringskassen. Det er nemlig den, der skal betale. Patienten har i nogle tilfælde selvrisko. Hvis lægen eller sygehuset *ikke* finder transporten nødvendig, må patienten selv betale turen. Det koster gennemsnitlig 80,- sv. kr. at udføre en almindelig sygetransport. Der finder misbrug sted – f. eks. hvis patienten selv går til vognen – men ambulancepersonalet må ikke nægte at køre.

Det må her bemærkes, at der er tale om det, vi i Danmark kalder ambulancekørsel og sygetransport I (liggende kørsel i ambulance). *Siddende kørsel* (taxakørsel etc.) udføres som regel ikke af ambulancevæsenene i Sverige.

SVERIGE (1. januar 1971)

Areal: 450.000 km²

Befolkning: ca. 8 mill. indbyggere

Største byer (over 50.000 indb.):

Stor-Stockholm (1,2 mill.)

Göteborg (450.000)

Malmö (270.000)

Västerås (117.000)

Norrköping (115.000)

Linköping (105.000)

Uppsala (105.000)

Helsingborg (100.000)

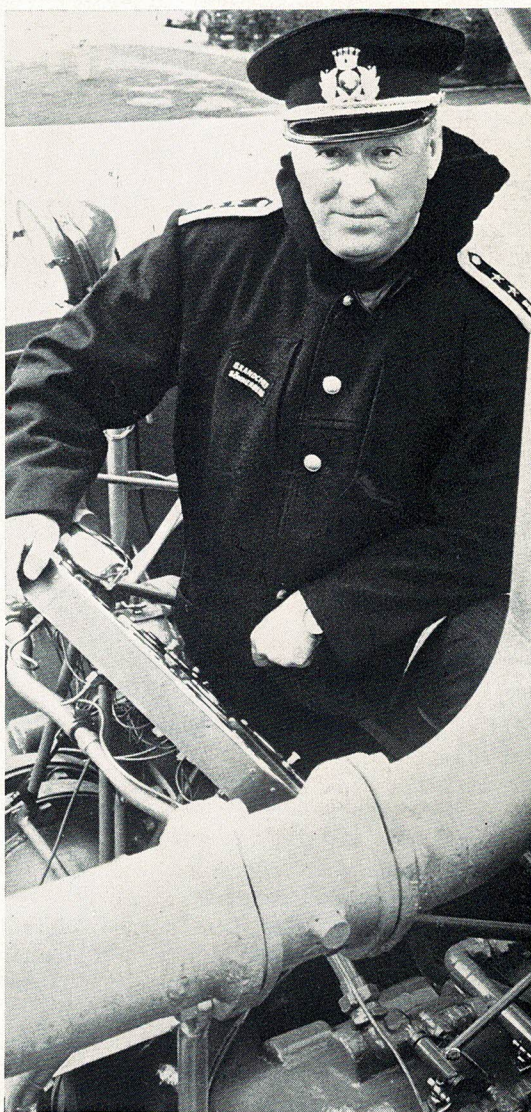
Kommuner: Ca. 800, efter 1/4 1974

272 samlet i 23 län (svarende til danske amter).

MALMÖ BRANDKÅR

Malmö Brandkår er ikke alene et brandvæsen. Det er også et redningskorps. Det er befolkningens tjener, som gennem det høje beredskab, veluddannede personale og tekniske hjælpemidler kan være medborgerne til gavn. Brandkåren som kommunalt brandvæsen kan ikke fremvise nogen indtægt eller økonomisk fortjeneste. Dens fortjenester ligger på et andet plan. Omhyggeligt udvalgte brandmænd medvirker til at overholde et ud fra et samfundssynspunkt fornuftigt budget, så brandvæsenets drift holdes inden for rimelige omkostninger. Rationalisering betyder for Malmö Brandkår, at udgifterne til personale og materiel kan mindskes uden at standard, effektivitet og sikkerhed sænkes eller slækkes.

Sven Sönerberg
Brandchef/Malmö



At besøge netop *Malmö Brandkår* er måske ikke det rigtige, hvis man skal fortælle noget generelt om den svenske brand- og redningstjeneste.

Malmö Brandkår er utvivlsomt noget af det ypperste i landet. I spidsen for brandkåren står brandchef *Sven Sönerberg* med vicebrandchef *O. Carlman* som næstkommanderende. Brandkåren i Malmö er opdelt i fire sektioner:

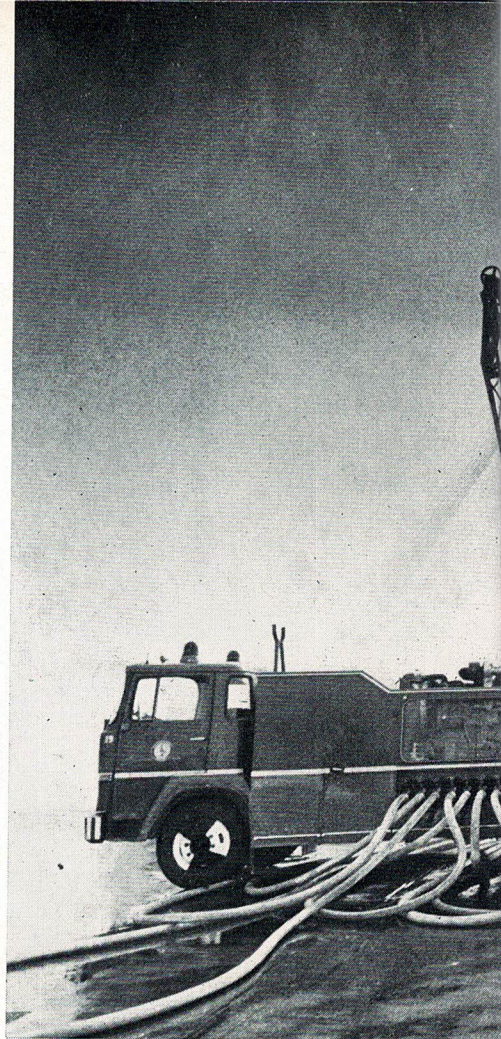
1. Brandtjenesten
2. Redningstjenesten
3. Ambulancetjenesten
4. Færdtjenesten (kørsel med handicappede) samt natlægekørsel.

Materiel

Malmö har næsten 300.000 indbyggere. Brandkåren råder over 6 stationer. På disse brandstationer findes i alt 30 brandslukningsenheder, 15 ambulancer og 30 vogne til færdtjänst og lægevagtkørsel etc. Derudover findes som i Danmark diverse enheder, påhængssprøjter, bærbart udstyr m. v.

Malmö Brandkårs materiel skal ses. Det kan ikke beskrives. De fleste automobilsprøjter er bygget op som *Magirus-enheder* med standardiseret udstyr. Dog er pumpemateriellet af typen *Ruberg*, som vi kender så godt.

I de seneste år har man principielt satset på store enheder, som ellers kun kendes fra USA. En gigant-sprøjte med 8.000 liter vand, 1.000 liter skum og 750 kg pulver er stationeret ved *Bulltofta*, i nærheden af lufthavnen. En anden superpumpe (ca. 20.000 l/min. v. 100 m.v.p.) med hele 10 afgangsrør på hver side er stationeret ved industrihavnen, således at den hurtigt kan tømme Øresund, om der bliver brand i Malmö.



Malmö Brandkår råder som det eneste brandvæsen i Skandinavien over en superpumpe – af uvurderlig betydning ved store skibsbrande.

Personale

Den personelle styrke er 200 mand, hvoraf 50 er ledere. Alle 200 er heltidsbeskæftigede, men derudover findes et antal deltidsbeskæftigede brandmænd i Malmö, der tilkaldes, når det for alvor brænder på.

Der er ingen personaleproblemer i forbindelse med at skaffe nye. De fleste har 24 timers vagt, efterfulgt af 48 ti-



Malmö Brandvæsens såkaldte **færdtjänst** omfatter transport af fysisk og psykisk handicappede børn og ældre mennesker, herunder medborgere med syns- og høreskader. Transporten er foregået til skoler, arbejdspladser, terapi, gymnastik og forskellig slags idræt, studiekredse, foreningsmøder, udflugter m. v.

mers frihed. Der udføres 1400 udrykninger om året, hvoraf 500 er brandslukninger, hvortil kommer 30.000 patientbefordringer og 165.000 færdtransporter.

Uddannelse og økonomi

Brandmændene i Malmö gennemgår en ret omfattende uddannelse i såvel brand- som ambulancetjeneste. Deres uniformering er hensigtsmæssig, og i forbindelse med vagttjenesten kører man efter et rotationssystem, således at alle brandmænd roterer hvert andet år på de 5 stationer og til de forskellige opgaver. Herved sikres, at uddannelsen hele tiden er à jour.

At besøge netop *Malmö Brandkår* er måske ikke det rigtige, hvis man skal fortælle noget generelt om den svenske brand- og redningstjeneste.

Malmö Brandkår er utvivlsomt noget af det ypperste i landet. I spidsen for brandkåren står brandchef *Sven Sönerberg* med vicebrandchef *O. Carlman* som næstkommanderende. Brandkåren i Malmö er opdelt i fire sektioner:

1. Brandtjenesten
2. Redningstjenesten
3. Ambulancetjenesten
4. Færdtjenesten (kørsel med handi-cappede) samt natlægekørsel.

Materiel

Malmö har næsten 300.000 indbyggere. Brandkåren råder over 6 stationer. På disse brandstationer findes i alt 30 brandlukningsenheder, 15 ambulancer og 30 vogne til færdtjenest og lægevagt-kørsel etc. Derudover findes som i Danmark diverse enheder, påhængssprøjter, bærbart udstyr m. v.

Malmö Brandkårs materiel skal ses. Det kan ikke beskrives. De fleste automobilsprøjter er bygget op som *Magirus-enheder* med standardiseret udstyr. Dog er pumpemateriellet af typen *Ruberg*, som vi kender så godt.

I de seneste år har man principielt sat set på store enheder, som ellers kun kendes fra USA. En gigant-sprøjte med 8.000 liter vand, 1.000 liter skum og 750 kg pulver er stationeret ved *Bulltofta*, i nærheden af lufthavnen. En anden superpumpe (ca. 20.000 l/min. v. 100 m.v.p.) med hele 10 afgangsrør på hver side er stationeret ved industrihavnen, således at den hurtigt kan tømme Øresund, om der bliver brand i Malmö.



Malmö Brandkår råder som det eneste brandvæsen i Skandinavien over en superpumpe - af uvurderlig betydning ved store skibsbrande.

Personale

Den personelle styrke er 200 mand, hvoraf 50 er ledere. Alle 200 er heltidsbeskæftigede, men derudover findes et antal deltidbeskæftigede brandmænd i Malmö, der tilkaldes, når det for alvor brænder på.

Der er ingen personaleproblemer i forbindelse med at skaffe nye. De fleste har 24 timers vagt, efterfulgt af 48 ti-

Malmö Brandvæsenes såkaldte færdtjenest omfatter transport af fysisk og psykisk handicappede børn og ældre mennesker, herunder medborgere med syns- og høreskader. Transporten er foregået til skoler, arbejdspladser, terapi, gymnastik og forskellige slags idræt, studiekredse, foreningsmøder, udflugter m. v.

mers frihed. Der udføres 1400 udrykninger om året, hvoraf 500 er brandslukninger, hvortil kommer 30.000 patientbefordringer og 165.000 færdtransporter.

Uddannelse og økonomi

Brandmændene i Malmö gennemgår en ret omfattende uddannelse i såvel brand- som ambulancetjeneste. Deres uniformering er hensigtsmæssig, og i forbindelse med vagttjenesten kører man efter et rotationsystem, således at alle brandmænd roterer hvert andet år på de 5 stationer og til de forskellige opgaver. Herved sikres, at uddannelsen hele tiden er à jour.

Malmö brandkår også billigast

De fleste skulle mene, at et så effektivt brandkorps som i Malmö koster dyrt. Det gør det måske også, men sat i forhold til øvrige større byers (over 50.000 indb.) brandkorps i Sverige har *Malmö de laveste omkostninger*, kr. 27,68 pr. indbygger eller kr. 0,24 pr. skattekrone (svenske kroner, regnskab 1970).

Tallene er måske højere end i Danmark, når man tager kursen i betragtning, idet Malmö kommer op på ca. 40,- danske kroner pr. indbygger. Men man kan ikke sammenligne, da velstand, gennemsnitsindtægter og udgiftsniveau spiller ind. Alligevel tåler tallene sammenligning med enkelte heltids-beskæftigede brandvæsener herhjemme, f. eks. Gentofte.

Gode forhold

På den mest moderne station, *Helenholm*, har mandskabet 2-sengs stuer med separat toilet (der bor kun 1 mand hver nat - hver har sin egen seng), opholdsstuer og køkken, som vi kender det hos os. Der er samtidig *lægerum*, idet en vagthavende læge er stationeret og kan rykke ud med Skånes *eneste specialambulance*, der tilhører Malmö Brandkår og er indkøbt efter bl. a. danske erfaringer.

De øvrige brandstationer er - som vi kender det - af forskellige „årgange“ og har været bygget til forskellige formål. Generelt må blot siges, at der i Malmö ofres en del på mandskabets trivsel i form af hobbyrum, motionsrum, sauna, gode sengeforhold etc.

Svenske småglimt

Betænkning om redningstjeneste

Efter en beslutning i 1965 om at undersøge mulighederne for forbedring af den svenske redningstjeneste til lands blev nedsat et udvalg af sagkyndige. Dette udvalg har nu afgivet betænkning, der er offentliggjort i 1971.

Der foreslås en ny brandlov, der bestemmer, at hver kommune i Sverige skal have et **brandvæsen**, der tilfredsstiller rimelige krav om hurtig og effektiv redningstjeneste. Amtsøvrigheden kan fritage de svenske kommuner for at have eget brandvæsen, hvis kommunen har truffet betryggende aftale om hjælp fra et **andet kommunalt brandvæsen eller et andet redningsorgan**. I nødsituationer, som kræver så omfattende redningsforanstaltninger, at et koordineret ledelsesorgan er nødvendigt, skal amtsøvrigheden overtage kommandoen. Ansvar for ambulanceflyvetjenesten påhviler rigspolitiet og skal betales af den svenske stat.

Redningstjenestens primære opgave vil være at redde menneskeliv, men det pålægges den at gribe ind, når store værdier eller vigtige samfundsfunktions trues. Kravet til redningstjenesten skal være **effektivitet under hensyntagen til lavest mulige omkostninger**.

Udgifterne til redningstjenesten skal pålægges kommunerne - dog skal redningsindsats, der overstiger 10.000,- sv. kr., betales af staten.

Brandvæsenernes personale skal uddannes i redningstjeneste.

Det svenske forslag er kort og godt et landsdækkende, kommunalt eller privat drevet Falcks Redningskorps i Sverige. (Eksemplarer af dansk oversættelse - i ud-drag - fås i Fællesforbundets sekretariat).

Helikoptervirksomheden i Mölndal

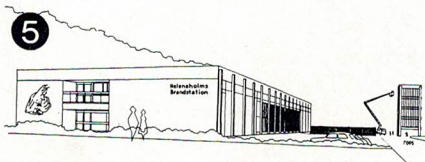
I Mölndal i Midtsverige har man i 3 år arbejdet med helikoptere til ambulancetjeneste. Helikopterne bemannes med læge og sygeplejerske. Systemet og arbejdsmetoderne minder meget om de i Danmark af RCC i Karup gennemførte aktioner.

Jagten på skum

Den 15. juli udbød der, som de fleste ved, brand i ØK's fragtskib **Poona**, der lå i Göteborgs havn. Det svenske blad „**Brand-försvar**“ har indgående beskrevet branden og herunder bemærket, at der i de to dage, branden varede, flere gange opstod frygt for mangel på skum - uden at den indtraf. Ved slukningsarbejdet blev i alt brugt **50 tons skumvæske**, fremskaffet fra fabrikker og lagre. Det har givet de svenske brandvæsener den idé, at skumberedskab bør kontrolleres.

Måske var det også en idé, om vore Falck-stationer og katastrofe-alarmentraler gav sig til at tænke over, hvorledes man i givet fald kunne skaffe så meget skumvæske herhjemme.

Brandkåren i billeder



1 Tæt bebyggelse og gamle ejendomme stiller krav til brandvæsenet i Malmö.

2 Malmö Brandkår råder over en snorkel.

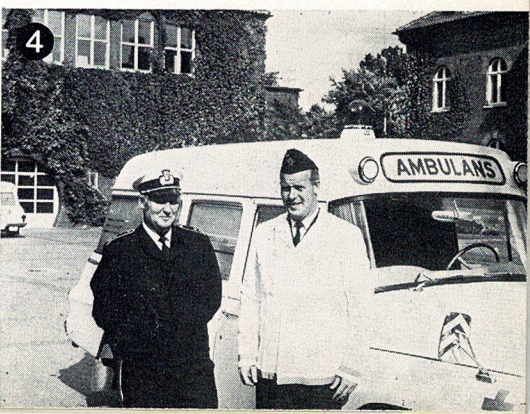
3 En redningskranvogn af Magirus-typen løfter 20 ton.

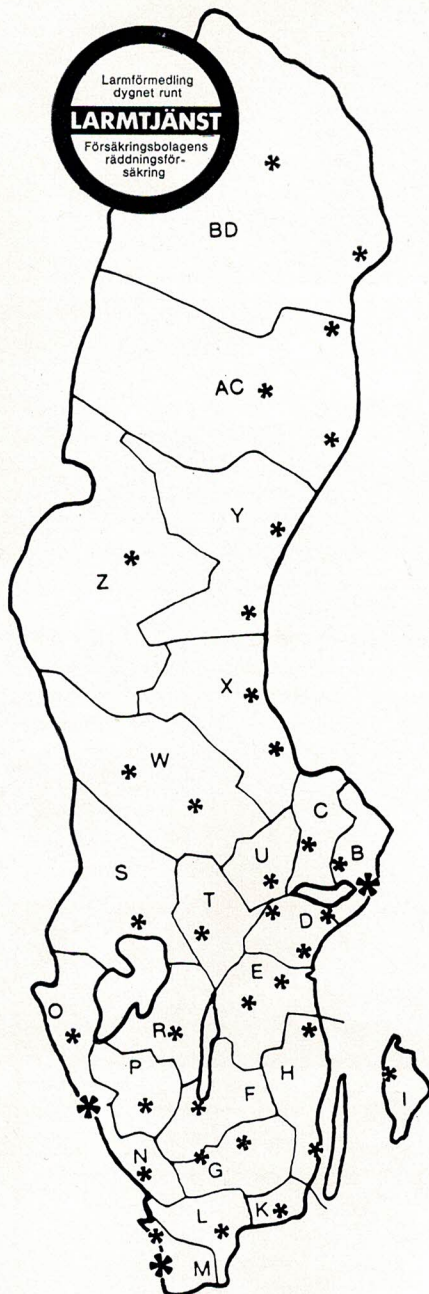
4 Normal-uniform, battle-dress. Ambulancepersonale i hvid jakke med refleksstriber.

5 Heleneholm Brandstation.

6 Mölndals helikoptertjeneste i aktivitet.

7 En speciel kommandovogn - telebus - til brug ved katastrofer.





Larmtjänst

AB

Larmtjänst AB har til formål med sin virksomhed at tilbyde den svenske befolkning en landsomfattende organisation for *formidling* af alarmer, først og fremmest i forbindelse med:

autohjælp (bugsering og bilbjærgning)
redningstjeneste ved storm- og vand-skader, nøgleservice m. m.

sygetransport, der ikke dækkes af det offentlige, bilrudeservice etc.

alarmordninger for tyveri- og andre overvågningsalarmer.

Da de svenske forsikringselskaber i 1961 oprettede LARMTJÄNST, skete det som følge af et enkelt selskabs opkøb af de bestående – små – redningskorps, *Svensk Räddningstjänst*, *Räddningskåren* og *Falcks eget lille selskab i Sverige*.

Motivet til at oprette denne formidlingsorganisation var et forsøg på at få skadesomkostningerne reduceret, idet de svenske forsikringer for biler i mange tilfælde også omfatter redningsforsikring.

Hvad laver Larmtjänst?

Larmtjänst har tilkøbet 38 alarmcentraler og formidler omkring 200.000 alarmer om året. Hovedcentralen i Stockholm formidler ca. halvdelen af alle alarmerne.

Den hjælp, der kan ydes, afhænger af den forsikring, der er tegnet. I Sverige er ansvarsforsikringen for biler tvungen som i Danmark. Kaskoforsikring omfatter bl. a. bjærgning eller bugsering af bilen til værksted, døroplukning,

nøgleservice, hjemtransport af fører og passagerer samt hjemtransport af bilen, hvis den af en eller anden grund må efterlades.

En del af redningsforsikringen indgår også i familieforsikringen for hus og hjem. Den giver gratis hjælp ved brand og vandskade, indbrud eller anden skade.

Af de 200.000 alarmer er 85.000 hjælp til bilister. Denne hjælp udføres af private bjærgningsselskaber, hvoraf 90 % af alle i Sverige er tilknyttet Larmtjänst.

Larmtjänsts vagtcentraler er i mindre byer overladt lokale taxiorganisationer m. fl. Man stiller simpelt hen apparaturet op og betaler taxa for at passe det alle døgnets 24 timer. F. eks. findes der for det sydlige Sverige selvstændig alarmcentral i Göteborg, medens man i Malmö betaler brandvæsenet for assistancerne.

Større opgaver videregives altid til Larmtjänst's hovedcentral i Stockholm til videreekspektion.

Eget bjærgningsselskab

De steder, hvor det er fundet hensigtsmæssigt, eller hvor dækningen med private Larmtjänst kaldes også ved:

vate kranvogne ikke har været god, har forsikringsselskaberne og Motorbranchens Riksförbund oprettet autohjælpestationer under navnet *Bjærgningskåren*.

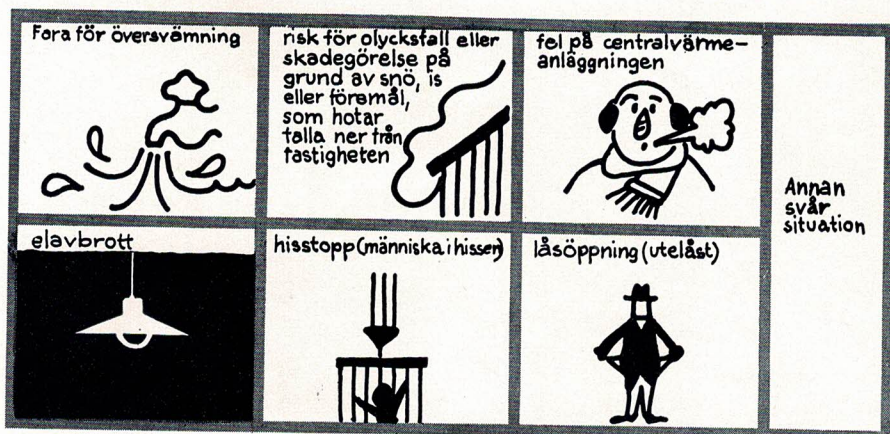
Prisen for bilbjærgning i Sverige ligger ikke helt fast, men anslås til ca. 80,- sv. kroner pr. time. Opkaldet til Larmtjänst er „gratis“ for forbrugerne på den måde, at udgifterne til alarmcentralerne betales af forsikringsselskaberne og koster disse omkring 3,2 mill. sv. kroner pr. år.

Ikke gratis at få hjælp

Selv om der findes redningsforsikring, er det *ikke gratis* i Sverige at få autohjælp. Der er indført selvrisiko på 50,- sv. kr. pr. assistance.

En assistance koster de svenske forsikringsselskaber ca. 100 sv. kr. at udføre. – *Men vi har meget få klager over assistance*, fortæller direktør Harry Engkvist.

– *Kort og godt kan vi sige, at Larmtjänst passer telefonen for en masse servicefag, f. eks. gas- og vandmestre, bugseringsselskaber, glasreparatører osv. Vi formidler hjælpen og holder dermed en vis kontrol med de udgifter, der pålignes forsikringsselskaberne.*



Færre bjærgningsbiler

Da Larmtjänst blev oprettet for 10 år siden, var der i Sverige ca. 2.000 kran- og autohjælpsvogne. Disse er nu reduceret til ca. 1.100, således at vognudnyttelsen er bedre. *Det kan simpelt hen ikke betale sig for nogen at have for mange uudnyttede vogne.*

Avanceret teleteknik

Larmtjänsts hovedcentral i *Stockholm* er værd at kaste et blik på. Som nævnt formidler den ca. 90.000 assistancer, men antallet af telefonopkald ligger på ca. 250.000, idet der passes en del alarmer og foretages en del henvisninger. De svenske telefonvæsener er meget moderne indstillet med hensyn til avanceret udstyr. Således kan man få små Magicall-enheder, der har 400 telefonnumre i forvalg, så man kun skal trykke på en knap – og ikke dreje et helt 8-cifret nummer – for at få forbindelse. Alle alarmordninger for virksomheder etc. er tilsluttet en såkaldt Larmofon, der i kodesprog fortæller, hvorfra alarmer kommer, og hvad der er galt.

Larmtjänst hovedcentral i *Stockholm*. Herfra kan fjernalarmeres over hele Sverige.

Endvidere findes på alarmcentralen en speciel kommunikationsenhed, en radiosender, der kan åbne et nøgleskab på værksteder i nærheden, således at bjærgningsbilens fører kan få porten til værkstedet åbnet om natten.

Ikke mange ansatte

Til at klare de 90.000 assistancer med 250.000 telefonopkald er der kun ansat 18 mand på skiftevagte. 8 tager sig af telefonbetjening, 8 disponerer, og 2 ledere kontrollerer rapporter og overvåger alarmcentralen. Af de 18 mand sidder der 5-6 i dagtimerne.

Ved spidsbelastning indkalder man reservemandskab, som regelmæssigt deltager i uddannelsen.

De nævnte 18 vagtmestre er forsikringsfunktionærer med 38 timer pr. uge i effektiv arbejdstid. Der er ikke noget med at sove under tjenesten.

– *Vi har ingen problemer med at skaffe personale, selv i Stockholm*, fortæller organisationschef Kurt Larsson. – *Vore medarbejdere er funktionærer med en månedsløn, der ligger 100-200 kr. over gennemsnitslønnen for faglærte håndværkere. Og de medarbejdere, vi har, er prima.*



Konklusion

Hvis man skal konkludere i denne sammenhæng, må det blive ved at opremse ligheder og forskelle mellem den danske og den svenske brand- og redningstjeneste og de vilkår, der gives.

Den svenske brandslukningstjeneste synes at være lige så forskellig fra by til by som den danske. Så vidt det kan skønnes, er størrelsesordenen for heltidsansatte ctr. deltidsansatte i Sverige på samme niveau som gældende for danske kommunale brandvæsener.

Men regner man Falck-personalet i Danmark som heltidsansatte brandmænd – *hvad vi gør – er vi mere vel-forsynede herhjemme med døgnbetjente brandstationer.*

Man er tilsyneladende i Malmö meget indstillet på at satse på stort, mand-skabsbesparende materiel fremfor konservativ tankegang om, at der altid skal være så og så mange mand pr. automobilprøjte.

Den svenske brandtjeneste synes også at have en *bedre informationstjeneste* end den danske. Her tænkes specielt på det udmærkede redigerede og informative blad, „*Brandförsvaret*“, der udgives af *Svenska Brandförsvarsföreningen*.

Ambulancetjenesten

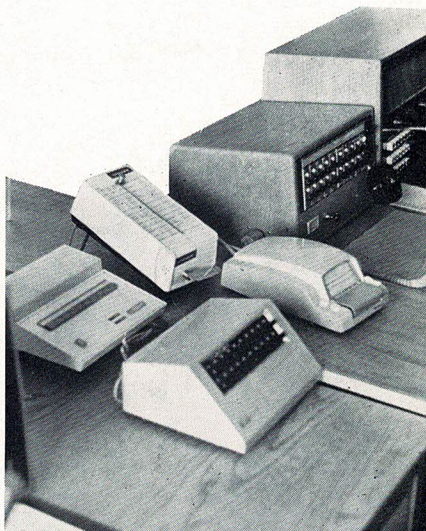
Det er *en ubetinget fordel, at alle, der kommer til skade ved en ulykke i Sverige, har gratis ambulancetransport til hospitalet.* I Danmark må vi desværre se det uheldige i, at den nye sygeforsikringslov stadig vil *undtage B-medlemmerne*, således at disse må betale for hver tur – medmindre de er abonnenter hos Falck. Det er især et problem for udlændinge, der ikke har abonnementsmuligheden.

Med hensyn til sengeambulancer og lægeambulancer er svenskerne bagud i forhold til os. F. eks. findes som nævnt i hele Sverige kun Malmö Brandkårs lægeambulance.

Redningstjenesten

I Sverige foretager brandkåren den akutte afhjælpning på et skadested, f. eks. frigørelse etc. Den manglende koordination med bjærgningskåren etc. kan måske give problemer, som vi ikke kender i Danmark.

Men den øvrige del af redningstjenesten synes at fungere. Larmtjänst kan altid kaldes og sørger for, at fagfolk kommer til stede. Men det er kontrahe-rede entreprenører, og det kan selvfølgelig også give betalingsproblemer, som vi ikke kender. Til gengæld kan de måske lave et stykke arbejde færdigt, hvor vore Falck-reddere naturligvis stopper, når de akutte farer er overstået.



Det tekniske telefonudstyr i Sverige er mere avanceret end herhjemme.

– Havde vi i Sverige haft räddningskår som i Danmark, der for mange år siden havde etableret sig og var arbejdet op, havde situationen herovre sikkert været en anden i dag, konkluderer Sven Sönerberg.

Man har ikke som i Danmark forbidskasse med gratis opfyldning, og den svenske forsikringstager skal – i modsætning til den danske abonnent – af med selvriskobeløb ved assistance.

Når autohjælpen udføres af et mekanikerværksted – som det sker mange steder i Sverige – betyder det ofte, at en reparation bliver udført på stedet eller ved det pågældende værksted. Herved kan spares en del bugsering. Systemet er prima, hvis værkstedet er OK. Er det ikke det, er systemet betænkeligt, og da må man absolut foretrække vor form for assistance, der er suveræn med hensyn til hvilket værksted, der skal reparere.

Vor konklusion må være, at redningstjenesten i Sverige fungerer – men på en anden måde end den danske. Der er flere og andre led, der spiller ind end hos os. Og det kræver koordination, som primært ligger hos brandcheferne.

Med hensyn til redningsforsikringen, der nu i 10 år har fungeret hinsidan, må vi sige, at den i Danmark nok ikke kunne betale sig for nogen part, hvis det betød ophævelse af abonnementsystemet. Forbrugerne ville komme af med penge, forsikringsselskaberne skulle enten punge gevaldigt ud eller slække på servicen, og vi skulle til at køre en masse regningskørsel med deraf følgende fordyrende administration etc. Det ville være en langt lettere vej at gå i Danmark, om man ville samarbejde ved f. eks. at nedsætte kaskopræmierne, hvis folk er abonnenter hos Falck-Zonen.



Den 28. august 1971 indtraf en flyulykke i Øresund. Vi gengiver den første time af Ritzaus Bureaus berømte beretning til dagspressen om ulykken, minut for minut, afsluttet med vore egne erfaringer:

20.09: Der blev lørdag aften slået katastrofealarm fra Københavns Lufthavn, efter at der var observeret et fly på vandet ved lufthavnen, oplyser politiet.

20.12: Alarmen kom, da et ungarsk passagerfly af typen IL 18 var nødlandet, oplyser flyveledelsen i Kastrup.

20.15: Alarmen til redningskorpset lød på, at flyet var nødlandet fire sømil fra kysten. Tårnby brandvæsen sendte redningskøretøjer, og Falck-Zonen sendte ambulancer fra samtlige de storkøbenhavnske stationer, oplyser brandvæsenet.

20.16: Flyet er et rutefly, der kom fra Oslo. Det blev senest set på radaren, da det var ca. otte sømil (d. v. s. ca. 12 km) fra lufthavnen på indflyvning til bane 22.

20.18: Politiet afspærrede få minutter efter alarmen motorvejen og andre veje til lufthavnen for alt andet en redningskøretøjer. Politistyrker fra hele København sendtes med udrykning til området.

20.21: Flyet nødlandede nordøst for Saltholm, oplyser Søværnets operative Kommando.

20.32: Redningskorpset fik i forbindelse med alarmen opgivet, at der var 35 passagerer i flyet, oplyser Falck-Zonen. Redningskorpset sendte omkring 40 ambulancer fra de storkøbenhavnske stationer til lufthavnen.

20.43: IL 18 er et firemotoret turbopropel-fly, der er hovedstammen i mange af de østeuropæiske ruteselskabers flåde. Det ungarske selskab Malav har således mindst syv af typen, der har sat 12 internationalt anerkendte rekorder i sin kategori, selv om nogle senere er forbedret af andre sovjet-byggede typer. Der er produceret over 500 af flytypen.

Siden 1963 er IL 18-versionerne blevet forsynet med udstyr, der gør dem i stand til at foretage fuldautomatiske landinger i overensstemmelse med de sikkerhedskrav, som den internationale luftfartsorganisation ICAO stiller.

IL 18 er oprindelig beregnet på at tage 84 passagerer. Det er 35 meter langt, har en spændvidde på 37 meter og har en marchhastighed på godt 600 km/t. Dets rækkevidde er med maksimal last knap 4.000 km.

Flystyrt i Øresund

20.46: Endnu 40 minutter efter alarmen havde man ikke fundet det forulykkede fly i vandet, oplyser Falck-Zonen.

20.53: En helikopter fra flyvevåbnet lokaliserede det nødlandede fly ca. 7,5 sømil fra bane 22, d. v. s. omkring nordspidsen af Saltholm. Flyet ligger på ca. tre meter vand. Helikopteren vil holde sig over det forulykkede fly, indtil redningsfartøjer kan komme frem til stedet.

20.59: Et forbipasserende skib havde 50 minutter efter alarmen samlet to personer fra flyet op, oplyser flyvevåbnets redningstjeneste. Flyet var af en helikopter lokaliseret godt 7,5 sømil fra land. Det lå på tre meters vanddybde med en del af skroget ragende op og halen slået af. Flyvevåbnet ventede 50 minutter efter alarmen at have tre helikoptere over flyet i løbet af en halv snes minutter.

21.09: Falck-Zonen sendte en times tid efter alarmen hovedparten af ambulancerne til stationerne igen. Man ræsonnerede, at de hurtigt kunne komme tilbage, hvis der kom overlevende i land. Redningsaktionen var koncentreret omkring lufthavnens havn, hvor man var klar til at modtage indkommende både. Fyr og vagervæsenets både, lodsen fra Dragør, lufthavnens redningsbåd, Falck-Zonens både og marinehjemmøværnets både fra Dragør gik til undsætning i området, oplyser Falck-Zonen.

Hvad lærte vi af flykatastrofen?

Det var vagtmester *Flemming Mogens*, der på station Vesterbro disponerede og dermed „kørte“ vor andel i katastrofen. Vi lærte forskelligt, som bør rettes i planerne og erindres til næste gang:

- ★ Der bør i Storkøbenhavn være en lokal katastrofeplan, der skal supplere vor landsdækkende plan.
- ★ Reviderede check-lister er uundværlige.
- ★ Sekundære alarmer, dvs. alarmering af distriktsledere, reservemandskab og specielle instanser bør ligge et andet sted end hos den, der skal sørge for udrykning.
- ★ Det almindelige telefonnet blokeres på få sekunder, hvorfor ikke kendte telefonnumre til at ringe „ud“ på er af vital betydning.
- ★ Kommunikation med SOK/RCC, brandvæsen etc. bør i højere grad end denne gang baseres på telex.
- ★ Vi bør til stadighed holde politier, hospitaler, lægevagt og myndigheder underrettet om vore ajourførte telefonnumre og oplysninger om, hvilke numre der skal benyttes ved katastrofeopkald.
- ★ Ambulance- og redningsindsatsen i København bør koordineres. Det bør være uomtvisteligt, at det ambulancevæsen, der normalt har ansvaret for et område, også har ansvaret, hvis området rammes af ka-

tastrofe. 0-0-0 alarmcentralerne bør i denne forbindelse kun fungere som service-organ for ambulancevæsenet.

Sekundært beredskab

Journalist Merved fra *Ekstra Bladet* havde dagen efter en lidt sur kommentar om, at det meste af Storkøbenhavn var uden ambulanceberedskab som følge af katastrofen. Kilden var tydeligt en stakkels uvidende brandmand fra *Gentofte*. Årsagen: at *Gentofte Brandvæsen* af Falck-station *Gladsaxe* blev bedt om at køre en ambulanceudrykning til Strandvejen, der normalt betjenes af Falck, *Lyngby*.

Det sekundære beredskab var i færd med at blive etableret.

Til Lyngby-stationen var en Birkerød-ambulance på vej som ambulanceberedskab, men da vi – iflg. dr. Palle Gad m. fl. – kører for meget udrykningskørsel, foregik denne beredskabetablering i henhold til katastrofeplanen i normalt tempo.

Vi kunne – som det praktiseres andre steder – sende Birkerød-ambulancen, der næsten var i Lyngby, til ulykken. Men vi valgte at varetage patientens tarv og bede brandvæsenet køre turen. Falcks overenskomst med Kastrup-Tårnby kommune sikrer, at kommunen også har rigelig ambulancehjælp ved katastrofer som denne. Derfor blev der uden tøven sendt næsten 40 ambulancer til stedet på grund af de foreløbige meldinger. Men tilstrækkeligt mange var i sekundært beredskab i Storkøbenhavn. Den omtalte indsats fra *Gentofte brandvæsen* kan nok bedst forklares med et ordsprog fra vor personalehåndbog: „Hvis man efter at have vist godhed, viser trang til påskønnelse, røber man sin uvanthed med situationen.“

Hvad gør vi galt?

Vi forvolder alt for mange skader på vore kunders køretøjer, når vi er ude for at hjælpe og redde. Det er arbejdsmæssigt og økonomisk et stort problem for os, og noget der skader vort omdømme.

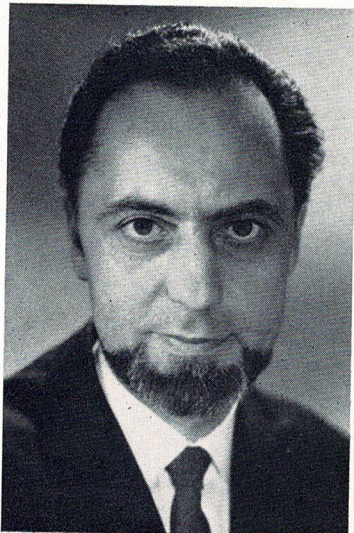
Her er de sidste års alvorlige tal: I 1969 beskadigede vi 463 køretøjer, og skaderne beløb sig til næsten 200.000 kr. I 1970 steg antallet af skader til 726 og udgifterne til ca. 330.000 kr.

Ved forsikring kan vi dække det økonomiske tab, men de mange hundrede kunders vrede og utilfredshed er der ingen forsikring, der dækker.

Præmien for vores forsikring i Absalon-Skandinavia afhænger naturligvis af risikoens størrelse, og den har været uhyggeligt stigende! Dertil kommer de meget betydelige administrationsudgifter, vi har, til behandling af de mange indberetninger og skadesanmeldelser og til korrespondance og forhandling med vore utilfredse kunder.

De uheld, vi er ansvarlige for, sker ved fejl begået af redderne, og de fleste af disse fejl kunne have været undgået ved at vise større omtanke og påpasselighed og ved større viden om kundernes køretøjer.

Vi ser meget alvorligt på problemet og har derfor haft en samtale med direktør E. Schøller Larsen, Absalon-Skandinavia. Da man i forsikrings-selskabet har mulighed for over sit EDB-anlæg at analysere skadesårsagerne, kan vi her få værdifulde oplysninger, der sætter os i stand til at se, hvor og hvorledes vi skal sætte ind for at prøve at komme ondt til livs.



Dir. E. Schøller Larsen, Skandinavia-gruppen, forsikrings aktieselskab.

- Kan De forklare os årsagerne til den uheldige udvikling i skadeantallet? spørger vi.

- Lad mig først sige, at vi er ikke mindre skuffede end Falck over den hastige stigning i antallet af skader. De overstiger langt det, vi havde kunnet forvente. Desværre ser det ud til, at den ulykkelige udvikling fortsætter i 1971, så vi forstår godt, at De er interesseret i at se på årsagerne til de mange uheld.

Der er naturligvis forskellige årsager, men visse typer af uheld går stadig igen, og det er her, der med størst udbytte vil kunne sættes ind. Vi ved, at redderne ofte må arbejde under meget vanskelige forhold, som f. eks. under snestorme. Der skal tages hurtige beslutninger og handles hurtigt, fordi red-

derne ved, at der under spidsbelastning er en lang række kunder, som venter på hjælp. Og selv om vejrforholdene er gode, arbejdes der ofte under et vist tidspres.

Hvor det gælder om at redde menneskeliv, må hensynet til den materielle skade naturligvis komme i anden række. Ingen vil bebrejde den redder noget, der sætter alt andet til side for hurtigt at komme skadede personer til hjælp.

Men når det udelukkende gælder om at redde køretøjet, må tidspreset ikke friste til mindre omhu og påpasselighed. Redderen må give sig tid til at undersøge, om de vogne, der skal bugseres, kan tåle at blive trukket på den måde, man har tænkt sig.

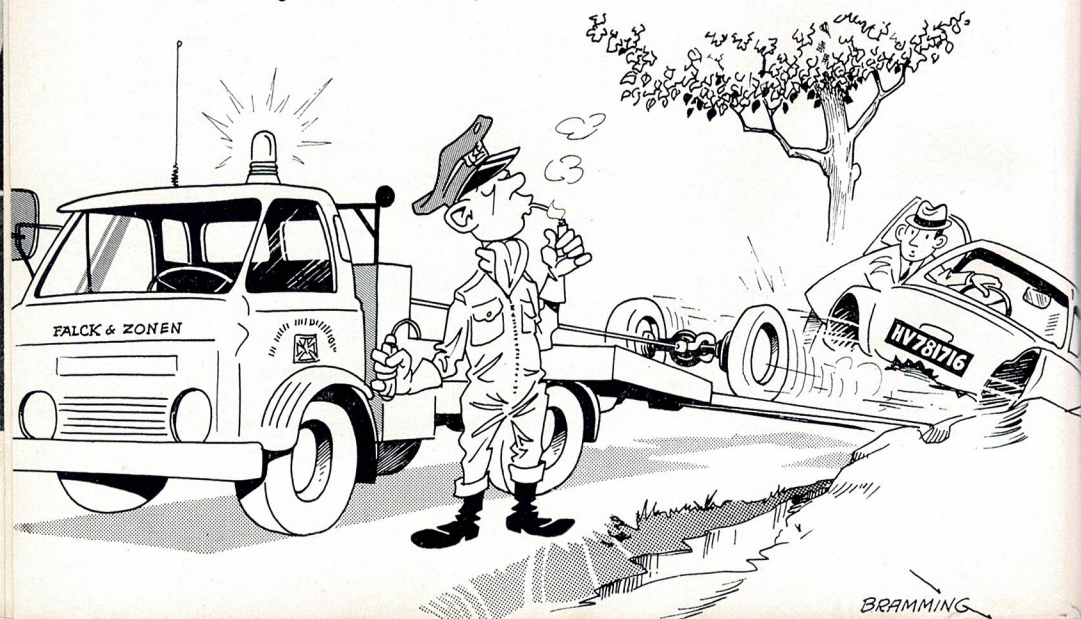
Det er indlysende, at et sådant arbejde stiller store krav til reddernes kendskab til de forskellige vognes konstruktion og styrke. Kunderne betragter redderne som eksperter og forlader sig trygt på dem, og denne tillid bør ikke sættes over styr ved, at man tager chancer. Beskadiges køretøjet under optrækning eller

nedfiring som følge af en forkert anbringelsesmåde, vil kunden straks gøre redderen ansvarlig for skaden. Og den slags skader er der desværre mange af. Kundernes tillid til redderen og hans formåen vil man naturligvis gerne leve op til. Men det lokker ofte en velmenende redder til at give sig i kast med mekanikeropgaver, som ligger uden for hans kompetance, og som han tjenstvilligt udfører under de mest ugunstige forhold. – Og går det galt, er der ingen, der takker ham.

Ingen kan forvente, at redderen skal være ambulansereparatør, men alle må kunne kræve, at redderen har den nødvendige tekniske viden om vognens konstruktion. Han må f. eks. aldrig være i tvivl om hvilke motorkøretøjer, der ikke må slæbes, før bagaksler er udtaget. – Også her er et område, hvor der sker mange og dyre fejltagelser.

Selve optrækningen og nedfiringen, når det i wire eller trækstang trukne motorkøretøj flyttes til eller fra transport på fejleblad, giver også anledning til et stigende antal skader.

– Kunderne betragter redderne som eksperter.

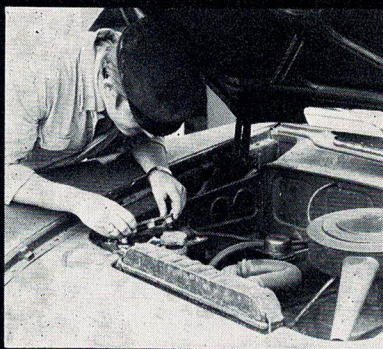


Endelig sker der under startforsøg mange ødelæggelser af vognenes batterier, og det er skader, der nemt kunne undgås.

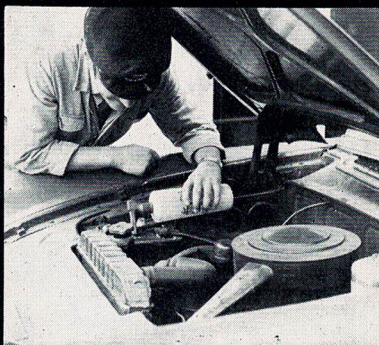
VI GENTAGER BUGSERINGSHÅNDBOGENS REGLER OM STARTHJÆLP:

– Ja tak, det var jo allerede en god portion gode råd. Men kan De sige os hvilke skader, der er de hyppigste og mest kostbare?

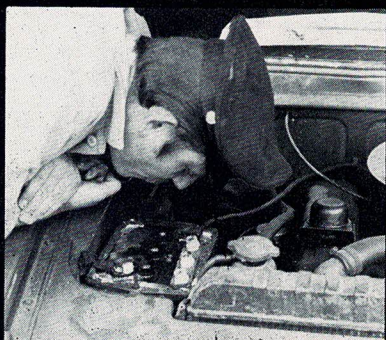
– Ja, det kan jeg da godt. Netop for at kunne bidrage til en skadeforebyggende indsats har vi siden begyndelsen af 1970 foretaget en omfattende analyse af skaderne ved hjælp af vort EDB-anlæg. Vi har anlagt et hulkort for hver enkelt skade med alle data: Stationen, redderen, skadens art, størrelse osv.



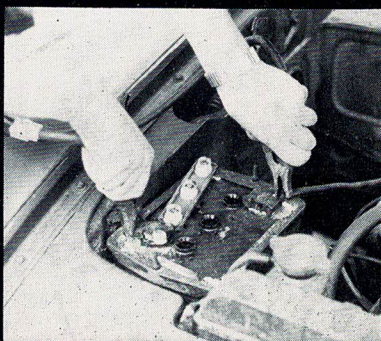
Fjern alle akkumulatorens propper.



Fyld evt. akkumulatoren med destilleret vand.



Pust ned i alle huller, så „kvaldgas“ fjernes.



Sæt kablerne på.

Resultaterne af analysen for året 1970 har vi på Deres opfordring opdelt efter skadesårsager.

Den hyppigste og dyreste skadesårsag er uheld under optrækning fra grøfter og lignende. Der indtraf i løbet af året 272 uheld, og de kostede 117.000 kr.

Den næste alvorlige kategori er skader under op- og nedfiring af køretøjer til og fra Falck-vognen. Det blev til 200 uheld, der kostede 110.000 kr.

Bearbejdningsskader var der 107 af, og de domineredes af sprængte akkumulatører. Den samlede udgift var på 27.000 kr.

Hertil kommer så 25 sammenbrændte motorer, ødelagte gearkasser og bagtøj m. m. og alt som følge af fejlagtig behandling af det transporterede køretøj, f. eks. fordi bagaksler ikke var udtaget. Disse tilfælde beløb sig til 42.000 kr.

Det er gennemsnitlig 1.700 kr. for skader, der i langt de fleste tilfælde kunne være undgået. En enkelt af skaderne tegner sig for de 15.000 kr.

16 skader på fremmede ganske sagesløse køretøjer har kostet 7.000 kr., og hertil kommer så yderligere en snes tusind kroner for forskellige skader, der ikke falder ind under de her nævnte hovedgrupper.

– Det var altså vores synderegister alene for året 1970?

– Ja, og indeværende år tegner ikke lysere. Men arbejder alle gode kræfter sammen, skulle det være muligt at få et mindre beskæmmende resultat.

Vi ved udmærket godt, at der såvel af redningskorpsets ledelse og af stationslederne udføres et stort arbejde for ved undervisning, vejledning og instruktion at dygtiggøre redderne. Og vi ved og har set, at redderne stadig søger at holde sig à jour med de nye vogntyper, deres særkende og navnlig deres svagheder over for bugsering.

Ved vores analyse af skadesårsagerne håber vi at have kortlagt nogle af de forhold, som i særlig grad kræver reddernes agtpågivenhed og omtanke. Mange reddere er erfarne folk med stor praktisk viden, og der er ingen tvivl om, at de ved råd og forslag vil kunne medvirke til at forhindre skader, når de er opmærksomme på, hvor der særlig skal passes på. Hver skade er ikke blot en økonomisk udgift, men også igangsættelse af et omfattende og desværre nødvendigt apparatur, som ærgrer kunden og koster tid og penge for alle parter.

– Hvis De nu skulle konkludere, vil le De så kunne gøre det ved at give os nogle korte og klare regler for det, vore reddere særlig skal passe på under redningsarbejdet?

FORELØBIG SKADEANMELDELSE

Dato: 25/12 1971 Klokkeslet: 12:25

Sted: Vestergade 37

Modpartens navn: Hans Erik Olson

Stilling: assurandør

Adresse: Absalonsgade 47

Modpartens vogn: Politinummer BV21047 årgang 1966
fabrikat: Folkevogn
tilstand: god mindre god dårlig

Modpartens forsikringselskab: Skandinavia
Police nummer: 471129

Kaskoforsikring: ja nej
Selvrisiko: ja nej

Skadens omfang på modpartens vogn: kofanger + nummerplade

Er der skader på modpartens vogn fra tidligere uheld?:
ja nej , hvis ja - hvilke: bule i venstre forskærm

Korpsets vognnr.: 6733 Skadens omfang: ingen

vend

Disse formularer er ikke velsete nogen steder.

– Jeg vil da gerne forsøge. Først vil jeg endnu en gang fastslå, at hvor der står menneskeliv på spil, så skidt med materiellet!

Det sidder sikkert den gode redder i blodet, at sekunderne tæller, men når det kun gælder materiel skade, må risikomomenterne tages i betragtning. Omhyggelig og vel planlagt bugsering vil tværtimod spare tid og penge.

Og her er så fire punkter, som jeg mener kan danne grundlag for hukommelsen, når redderen står over for de forskellige situationer:

1. Ved optrækning:

Er trækket anbragt korrekt?

Kan køretøjet tåle trækket?

Pas på traktorer (sidder de fast?)

Pas på store sten og lignende.

Pas på de lave vogne (undervognen).

★ af skade bliver man klog

– men det er dyre lærepenge

2. Ved nedfiring:

Er trækket stadig anbragt korrekt?

Pas på de lave vogne.

Betjen spillet omhyggeligt.

3. Ved slæbning:

Skal aksel/kardan fjernes?

Overhold hastighedsbestemmelserne.

Pas på vogne med automatgear.

4. Ved starthjælp:

Kan batteriet tåle tilslutning?

Er polerne rigtigt vendt?

Pas på gnistdannelser.



– Vi takker
direktør E. Schøller
Larsen for gode råd og for
påpegelsen af vore „svage punkter“
Hvis vi alle går ind for det, skulle vi nok
kunne bringe disse skaders antal betydeligt ned
og derved undgå en række af de uheld, der bestemt
ikke gavner vort ellers så gode omdømme hos publikum.

Organisations- ændring i Odense A/S

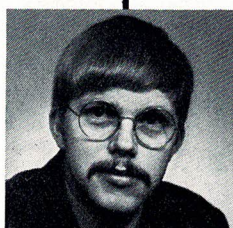
Adm. dir. W. Falck



Driftschef L. Nielson



Salgschef
K. A. Rasmussen



Økonomichef
Poul W. Falck

Som et led i de landsomfattende ændringer, der primo 1970 blev vedtaget, er der i Odense A/S med virkning fra den 1. oktober 1971 sket en ændring af organisationen.

Driftschef

Distriktsleder Leif Nielson er blevet udpeget til driftschef. Nielson startede som deltidsbeskæftiget brandmand i Svendborg i 1951 og blev fastansat redder, ligeledes i Svendborg, i 1953. I årene siden 1953 har Nielson fungeret som redder, redningsfører, assistent og overassistent på forskellige fynske stationer og siden januar 1971 som distriktsleder med residens på stationen i Odense. Leif Nielson vil fremover have ansvaret for stationernes daglige drift, materiel m. v.

Salgschef

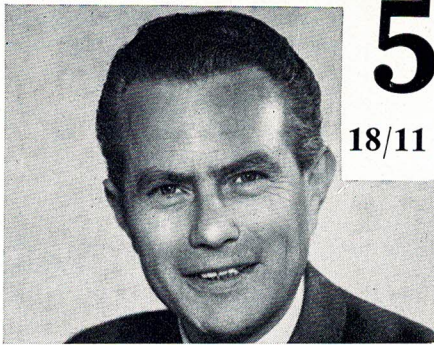
Som salgschef er direktionssekretær K. A. Rasmussen udnævnt. Rasmussen

er assurandøruddannet og ansat i Odense A/S' administration i 1950-58. I 1964 tiltrådte K. A. Rasmussen stillingen som direktionssekretær i Odense og vil som salgschef fremover være ansvarlig for selskabets salg af abonnemeter og handelsvarer samt udarbejdelsen af markedsanalyser.

Økonomichef

Civiløkonom Poul Falck er udnævnt til økonomichef. Poul Falck begyndte i korpset som deltidsbeskæftiget brandmand i Odense i 1962 og har efter afslutning af studier været ansat i administrationen, Falck-Huset i København. Som økonomichef vil Poul Falck være ansvarlig for selskabets regnskabsføring og økonomiske styring, ligesom styringen af selskabets administration er pålagt økonomichefen.

Som øverste chef og administrerende direktør vil William Falck stadig være aktiv.



50

18/11 25/11

Jørgen Pedersen

Han er fuld af krudt. Der er så meget, at både danske og tyske medarbejdere ofte har svært ved at følge med. Ham, vi taler om, er vores „redningsambassadør“ i Tyskland, direktør **Jørgen Pedersen**, Hamburg, der snart kan konstatere, at det første halve hundrede år er rundet. Jørgen Pedersen blev i 1944 ansat ved ZR i Ålborg som kontormand. I 1946 avancerede han til fuldmægtig, og ZR-indså hurtigt, at der var noget over Jørgen Pedersen, som så mange andre mangler. I 1952 blev han driftsleder i Nordjylland, i 1955 fik han hele Jylland under sig, og udnævnelsen til direktør fulgte i 1959.

Medens Jørgen Pedersen havde domicil ved ZR i Ålborg, var den anden Jørgen, Jørgen Falck som omtalt ved siden af, direktør i Falck. De to kunne finde ud af det, som det ofte kneb med andre steder. Konkurrencen var hård, men samarbejdet bagved godt. Uden at fornærme nogen, kan man vist godt sige, at Jørgen Pedersen havde den vanskeligste opgave – for Falck havde forbistret godt fat.

Ved sammenslutningen af ZR og Falck trådte Jørgen Pedersen ud til fordel for en direktørpost i et vognmandsfirma. Det kom til at køre så godt, at Jørgen Pedersen i 1966 fik sit come-back som direktør i Hamburg og chef for udlandstjenesten.

Fortsætter Jørgen Pedersen med sit gamle tempo og kan han skaffe penge nok, er der ingen tvivl om, at han en dag får sit ønske opfyldt: at få tysk Falck på højde med den danske.



Jørgen Falck

Som yngste bror i den nuværende Falck-generation har **Jørgen Falck** tilsyneladende ikke været hæmmet. Han har altid forstået gennem ord og handling at vise sin måde at gøre tingene på. Det er svært, for ikke at sige umuligt, at finde en nuværende eller tidligere medarbejder i korpset, der har følt sig dårligt behandlet af Jørgen Falck. Enhver, der er kommet i et ærinde – stort eller lille – er blevet modtaget med et venligt smil, og så har direktøren koncentreret sig om, hvad medarbejderen havde at fremføre. Jørgen Falck startede sin karriere, da han i 1942 tog eksamen på Niels Brocks handelsskole. Derefter blev han ansat i korpset som vagtmester. Dette lærte direktør Jørgen Falck problemerne omkring de daglige ledelsesfunktioner og kørselsplanlægningen. Ganske vist har tiden ændret dette meget, men alligevel har denne viden dannet basis for hans senere udvikling inden for korpset. I 1946 blev Jørgen Falck udnævnt til stationsleder i Skjern og senere på stationerne i Fredericia og Kolding. I denne tid lærte Jørgen Falck stationslederens job at kende med de problemer, en sådan stilling medførte, ikke mindst fordi Jørgen Falck blev stationsleder på to stationer samtidig. Der er ingen tvivl om, at Jørgen Falck voksede med opgaven. I 1950 blev han administrerende direktør i Ålborg, og der lærte han for alvor korpsets problemer at kende. Han kendte som før nævnt fra sin stationsledertid til de ting, der rørte sig blandt være mange medarbejdere på stationerne. Den sjældne kunst at

kombinere disse synspunkter har Jørgen Falck forstået.

Den administrerende direktør, der i 1964 blev kaldt til **København**, var altså ikke ukendt med problemstillingen, da han tiltrådte. Men han var nok overrasket over den stivhed, der kunne præge det store selskab i forhold til det lille. Som den, der har lært sig at finde det store i det små, har Jørgen Falck forstået at være med til at blødgøre den til tider bureaukratiske ånd i København.

Han har ved positivt medarbejderskab, ved aftenmøder på stationerne – en ting, som Jørgen Falck som den første har taget op for at udvikle og grundfæste det gode forhold, som Jørgen Falck altid har haft til sine medarbejdere – ved lytten til alle implicerede i småkonflikter og ved

sit ligefremme væsen gjort Falck-Huset i København til et sted, som man besøger og ikke køre langt udenom.

Alle disse tidkrævende aktiviteter er selvfølgelig gået ud over familielivet, det véd vi. Der er utvivlsomt mere Falck end familie i Jørgen Falck til tider. Men børnenes fremtid og fru Veras trivsel har han nu ikke helt glemt, det véd vi også.

Den organisatoriske omlægning i 1970 gjorde Jørgen Falck mere tilfreds. Det er sundt at styre sit eget sammen med liniecheferne. Med Jørgen Falck ved roret er der ingen tvivl om moderselskabets fremtid. Vi kan kun ønske, den bliver lige så lykkelig som Jørgen Falcks personlige fremtid, der når et højdepunkt, når han den 25. november fylder 50 år.



Tv.: Som administrerende direktør er der meget papir at skrive under på.

Nederst: Men repræsentative pligter skal også passes, og et prinsessebesøg i Hamburg kommer ikke i stand hver dag.

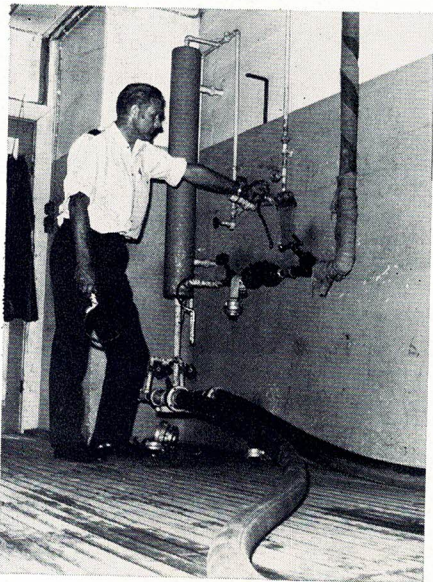


Det skete ikke her, men!

Dødsulykke ved trykprøvning af brandslange!

Fra det svenske fagblad „BRAND-FÖRSVAR“ har vi erfaret, at der på brandstationen i *Karlshamn* er sket en ulykke, hvorved en brandmand blev dræbt og en anden kvæstet.

Ulykken indtraf under trykprøvning af en 63 mm brandslange. Der blev anvendt en alm. påhængsprøjte, til hvilken den ene ende af slangen var koblet. I den anden ende af slangen var normalt monteret et slutdæksel. Nævnte slutdæksel var anvendt ved trykprøvning af et antal slanger, men på den aktuelle slange var pakningen i koblingen defekt, hvorfor man i stedet lukkede slangen af med en slangeklemme.



Da de to brandmænd skulle foretage afmærkning af utætheder på slangen, sprang den pludselig læk med et større hul. Den reaktionskraft, der opstod, kastede slangen mod begge brandmænd samtidig med at slangeklemmens håndtag åbnedes i vertikal position ved faldet mod jorden. For at holde balancen foretog den ene brandmand en reflexbevægelse, hvorved han tilføjede den anden en alvorlig nyreskade. Herefter faldt han mod jorden og ramte håndtaget på slangeklemmen, der trængte ind i brandmandens højre tinding-region i en dybde af 7 cm. Ved en rekonstruktion af hændelsen viste det sig, at slangeklemmen af den anvendte konstruktion havde tilføjet slangen skade, fordi den klemte for hårdt sammen. Det viste sig samtidig, at slangeklemmen åbnede sig ved fald mod jorden. Uheldige sammentræf har forårsaget den her omtalte ulykke, men som forebyggende regler har man på brandstationen i *Karlshamn* vedtaget følgende:

- * trykprøvning skal ske med en pumpe med lille vandydelse
- * ved alt arbejde med slanger under tryk skal personalet anvende beskyttelseshjelm
- * interimistisk aflukning af slanger under tryk må ikke finde sted.

Vi bør lære af andres fejl!

jea

Ændringer i færdselsloven

pr. 1. oktober 1971

Ved lov nr. 261 af 9. juni 1971 er stadfæstet nogle ændringer i færdselsloven. Loven har i dagspressen været en del omtalt, idet den bl. a. udvider straffebestemmelserne for kørsel i spirituspåvirket tilstand således, at der i stedet for hæftestraf kan gives bøder. Herudover er dog sket et par andre ændringer, som vi finder anledning til at nævne.

I lovens § 36 bestemmes nu, at man skal holde tilbage for busser, som har givet tegn til at forlade en holdeplads. Reglerne gælder kun i bymæssig bebyggelse og fritager ikke buschaufføren for at udvise agtpågivenhed. Busserne har således overtaget en del af den „forkørselsret“, som tidligere var tillagt sporvogne.

I § 69 c tilføjes, at politiet kan foranledige køretøjet fjernet under følgende omstændigheder:

- 1) køretøjer, der henstår i strid med bestemmelser om standsning eller parkering,
- 2) køretøjer, der er havareret eller i øvrigt defekte,
- 3) registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader på offentlig vej.

Loven fastsætter videre, at udgifter i forbindelse med fjernelsen påhviler føreren af køretøjet. Og hvis denne er ukendt eller ikke betaler ved påkrav, hæfter tillige ejeren af køretøjet. Det nye ved denne lov er, at politiet kan foranledige køretøjer fjernet, uanset at disse ikke henstår til gene for den øvrige færdsel.



Berømte redningsaktioner

Politikens forlag, kr. 21,50

Som nr. 12 i Politikens dokumentarserie er udkommet en bog om spændende redningsaktioner. Den giver et udmærket billede af forskellige større eller bemærkelsesværdige redningsaktioner verden over. De strækker sig fra

fortællingen om den danske *Søren Kanne* til rum-redningen af *Apollo XIII*.

For dem, der interesserer sig for at læse bøger, er denne en mulighed for god kombination af let-tilgængeligt materiale og faglig interesse. Falck er nævnt i forbindelse med beretningen om „Skagerak“s forlis, men Falck-folk bør interessere sig nok så meget for beretningen om grube-ulykken i *Legende-Broistedt* i 1963. Et tilfælde, der i mindre målestok kunne forekomme herhjemme. *Bogen er absolut værd at sætte på juleønskeseddelen.*

BREVE UDEFRA

EKSEMPLER PÅ GOD SERVICE

På **Ritzaus Bureau** er vi lige ved at tage det som en selvfølge, at vi under tilblivelsen af reportagen om fly-styrtet i Øresund havde uvurderlig hjælp af **Anker Jensen** og hans hold på **station Vesterbro**. Men derfor alligevel endnu en gang tak.

Desværre er det ofte sådan, at vi ikke får sagt jer ordentlig tak, når I ringer til os med et tip. Det skal jo gå så stærkt alt sammen. Må vi derfor sige det her og nu til alle vennerne landet over: **TAK**.

Vi har jo mottoet fælles: „Hurtig hjælp er også for os dobbelt hjælp“. Altså, hvis I alle gider blive ved lige at slå (01) 12 33 44 på telefonen, når I rykker ud til større ting, så skal vi til gengæld aldrig glemme jer i vores „aftenbøn“.

Ritzaus politiredaktion

Hr. direktør Mogens Falck,
Falck-Zonen

Alle ved vi jo, at hvermands økonomi er strammet betydeligt, og da enhver jo nødigt vil indskrænke sit eget forbrug, vil der ofte blive sparet på, hvad der ellers afses til velgørende øjemed. Når i år alt tyder på, at Lykke-lotteriets overskud alligevel tilnærmelsesvis vil blive lige så stort som tidligere år – således at hjælpen til de handicappede kan opretholdes i uforminsket omfang – så kan vi i første række takke Falck-Zonen herfor:

Ikke blot modtager vi i år samme store assistance til lotteriets gennemførelse som hidtil, men gennemførelsen af den næsten landsdækkende og succesrige propaganda med de af Legoland udlånte minibiler kunne simpelthen ikke være sket uden både hovedkontorets og stationernes beredvillige hjælp. Vi er ikke i tvivl om, at netop den pressemæssige omtale af dette propaganda-arrangement har stimuleret befolkningens deltagelse i lotteriet.

På de fem samarbejdende invalideorganisationers vegne, der står sammen om Lykke-lotteriet, beder jeg Dem modtage vor allerhøjest tak for Korpsets meget dygtige og for os uundværlige assistance, og vi vil sætte megen pris på, at både Deres medarbejdere på hovedkontoret og

på stationerne landet over bliver bekendt med, hvor taknemmelige vi er.

Med mange venlige hilsener
Kai Simonsen,
kommitteret for Vanførefonden



Danny Kaye i Falck-bil.

DIREKTIONEN,
Falck-Huset,
København V.

I sidste uge havde jeg et mindre automobiluheld, som for så vidt var ubehageligt nok, idet forruden pludselig eksploderede.

Jeg blev assisteret af **Falck & Zonen i Ebeltoft**, og jeg vil gerne benytte denne lejlighed til at udtrykke min beundring for den hurtighed og effektivitet, med hvilken afdelingen ydede mig service.

Det kunne overhovedet ikke have været gjort bedre.

Med venlig hilsen
Børge Kock

Sophus Falcks Mindelegat 1971

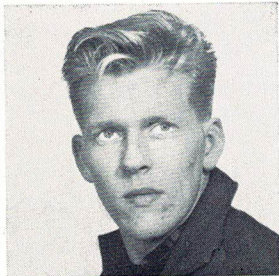
Bestyrelsen for Sophus Falcks mindelegat har i år på Falcks Redningskorps' 65 års fødselsdag den 3. oktober uddelt følgende legater:



Brandmand Chr. Boelt Christensen, Sindal, for den 14.2.71 at have reddet en mand ud af hans brændende bil.

Redderne Ib Larsen, Ove Sennius Larsen og Torben Nielsen, Tåstrup, for den 26.2.71 at have reddet en lille dreng, der var skiddød efter fald i vandfylt å.

Redder Carl Thomsen, Hellestrup, for indsats i forbindelse med en ambulanceudrykning den 1.3.71, hvorunder et tilsyneladende dødfødt barn kom til live.



Brandmand Helge Haugesen, Skagen, for den 8.7.71 at have reddet en cyklist, der var faldet i Skagen havn efter et sammenstød med en gaffeltruck.

Stationsleder Fedder Jensen, Sønderborg, som anerkendelse af mangeårig dygtig ledelse af stationen i Sønderborg.

Redder Erik Jensen, Horsens, for den 6.7.71 at have reddet en lille dreng fra druknedøden ved resolut genoplivningsforsøg.



Redder Jens Erik Larsen, Præstø, for den 10.5.71 at have reddet en røgforgiftet kvinde ud af hendes brændende hus.

Stationsleder Poul Jensen, Holstebro, som anerkendelse af dygtig ledelse af korpsets slukningsarbejde ved branden i skovdistriktet ved Vind den 5.5.71.

Stationsleder Arne Olsen, Helsingø, som påskønnelse for initiativ og indsats for forbedring og udbygning af redningstjenesten i forbindelse med drukneulykker.

Endvidere fik **assistent Svend Åge Jensen, Fredericia, sekretær Henning Petersen, København, og programmør Jørgen Lavridsen, Hellerup**, legatportion som støtte til uddannelse.

PERSONALIA

DØDSFALD

Stationsleder **Jens Harald Pedersen, Haderslev**, er i en alder af 56 år afgået ved døden den 6. oktober. Stationsleder Pedersens død skete pludseligt, idet Pedersen som leder ved en brandudrykning i forbindelse med en større gårdbrand pludselig faldt om på brandstedet og var død ved ankomsten til sygehuset. Stationsleder J. H. Pedersen var af alle kendt som en rolig og omgængelig mand, hvis hovedinteresse inden for korpset

var stationsadministration. Især havde økonomien Pedersens interesse, hvilket stationens ledere såvel som øvrige mandskab ofte fik at mærke, når der på stationen skulle foretages nyanskaffelser eller reparationer.

Stationsleder Pedersen var en venlig og vellidt stationsleder og en hyggelig familiefader, til hvem man altid trygt kunne henvende sig, såfremt der var problemer, der trængte sig på. J. H. Pedersen blev ansat som redder på stationen i Haderslev i 1938 og udnævntes til stationsleder i Toflund i 1943. I 1956 fulgte udnævnelsen til stationsleder i Haderslev, hvor Pedersen havde sit virke, indtil den alt for tidlige død gjorde, at

familie og kolleger mistede en nær tilknyttet person.

Æret være hans minde.



Inspektør **Poul Gunnar Hansen, Odense**, er efter kort tids sygdom afgang ved døden. Poul Gunnar Hansen havde været ansat i korpset i 36 år og havde gennem denne år-række formået at skabe et udmærket bindeled mellem korpset og dets abonnenter. På grund af sit tiltalende og venlige væsen



var Poul Gunnar Hansen en vellidt person både blandt kolleger og i kundekredsen.

Æret være hans minde.

Deltidsbeskæftiget brandmand **Helmuth Aagaard Rasmussen, Bogense**, er afgang ved døden den 27. september 1971.

UDNÆVNELSER

REDDER

Ungredder **Bent Klaus-holm, Grindsted**, er udlært pr. 15. september 1971.

REDNINGSFØRER

Redder **Ove Jacobsen, Falck-Gården i Århus**, er pr. 1. september 1971 udnævnt til redningsfører.

VAGTMESTER

Redder **Ole Olsen, Nykøbing F.**, er pr. 1. oktober 1971 udnævnt til vagtmester i Nykøbing F.

ASSISTENT

Redningsfører **Arne J. Pedersen, Falck-Gården i Århus**, er fra den 1. september 1971 udnævnt til assistent samme sted. Arne Pedersen har været i

redningskorpets virksomhed i 18 år, tidligere i Zone-Redningskorpset (Grenå og Århus) og fra 1. januar 1963 ved sammenslutningen af de to korps på Århus-stationen. Blev senere overflyttet til Falck-Gården. Han er en erfaren redningsmand, rolig og velafbalanceret. Har gennemgået en del kurser i Civilforsvaret omfattende både redningsarbejde og brandslukning.



Stationsleder **O. H. Sørensen, Odder**.

løse utallige og ofte meget vanskelige opgaver.

STATIONSLEDER

Overassistent **O. H. Sørensen**, der har varetaget den daglige ledelse af den nyoprettede station i **Odder** i godt 1 år, er fra den 1. august 1971 udnævnt til stationsleder. O. H. Sørensen har været ansat i korpset i 26 år, i begyndelsen på station Randers og derefter på stationerne i Århus. Han er den typisk praktiske redningsmand, der har været med til at

Brandassistent

Deltidsbeskæftiget brandmand **Leo Eskesen, Videbæk**, er med virkning fra 1. oktober 1971 udnævnt til brandassistent i Videbæk.

Underværkmester

Mekanikerfmd. **Ulf Hansen, Hørsholm**, er pr. 1. oktober 1971 udnævnt til underværkmester.



MÅNEDENS REPLIK

Ideer til større arbejdsglæde produktion og demokrati

I korpset var der engang en korpsånd og arbejdsglæde, som nu desværre er forsvundet de fleste steder. Burde man ikke forsøge en genoplivning – det er jo et redningskorps... men hvordan skal det gøres?

Jeg tror, at korpset har begået samme fejl, som især mange danske virksomheder men også kommuner og statsinstitutioner har begået, og som bevirker, at landets konkurrenceevne er meget dårlig, og som endvidere er årsag til de mange firmakrak, der finder sted – nemlig: at der er for mange høvdinge og for få indianere samt et for stort gennemtræk af personale.

Man bør stræbe mod bedre arbejdsforhold, så man på den måde kan fastholde det personale, der ellers vil rejse efter få års forløb. Og da disse „afgange“ som oftest sker på et tidspunkt, hvor korpset netop skal til at have gavn af den erfaring og uddannelse, den pågældende har fået, må der foretages undersøgelser, så man kan få klarlagt årsagen til, at så mange gode folk forlader korpset. Hvad med at jævne ud blandt personalet og lade erfaring og uddannelse tælle fremfor „de berømte albuer“. Der ligger jo i alle mennesker en trang til at opnå selvstændighed – men med nutidens stordrift kan dette kun lade sig gøre for de færreste. Men hvad med selvstændigheden på arbejdspladsen? Der bliver snakket så meget om demokrati. Det bliver næppe muligt, før personalepolitikken bliver lavet om. – Hvad om man startede f. eks. som redder i fem år, derefter som redningsfører i fem år for til slut at blive redningsassistent. Så kunne man specialisere sig for eksempel inden for bugsering/bjærgning – ambulance/sygetransport – redning/dyreredning – vagtstue/kundeservice eller brand/pumpning.

De redningsassistenter, der har erfaring og uddannelse nok til foreliggende opgaver, skiftes til at have kommandoen, mens de øvrige deltager i stationens daglige arbejde. Med den erfaring og uddannelse, et mere fast personale ville få, ville det kun være nødvendigt med to chefstillinger pr. station. Disse chefer med endnu større erfaring og uddannelse kunne så eventuelt sammen med nabostationers chefer skiftes til at have chefvagt for de helt store opgaver.

Blev disse ting gennemført, tror jeg, det blev nemmere at holde på „besætningen“, som så også ville have mere at se frem til og større arbejdsglæde samt større lønninger som følge af stigende produktivitet.

Til slut skal bemærkes, at ovenstående ikke er nogen kritik af lederen af i dag, men kun et indlæg til fremme af forståelse, større tilfredshed, arbejdsglæde og selvstændighed.

Med venlig hilsen
vagtmaster/Ballerup



Datamaskine

Det svenske „Brandförsvär“ beretter, at en stor alarmcentral med tilkoblet dataanlæg skal opbygges i Los Angeles. Dataanlægget skal fodres med oplysninger om 110 brandstationer, og når der kommer en alarm, skal anlægget fortælle hvilke stationer og hvilket materiel, der skal ind sættes. Anlægget bliver tilsluttet brandvæsen, politi og sygetransportvæsen. Det eneste problem med anlægget synes at blive de hellige kommunegrænser. Der må anlægget kapitulere. Det kan kun fortælle hvilken indsats, der er mest rationel, og hvilke stationer, der ligger nærmest brandstedet. Det kan ikke også tage hensyn til, om indsatsen i givet fald skal komme fra en „forkert“ kommune, hvilket jo i og for sig er ganske logisk.

Flaskegas

Der er udsendt en ny bekendtgørelse om flaskegas. Den bærer officielt betegnelsen: Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 394 af 20. august 1971. Interesserede stationer kan få flere eksemplarer tilsendt.

Giv busserne en chance

I forbindelse med færdselslovens ændringer (omtalt andetsteds) har Rådet for Større Færdselssikkerhed gennemført en kampagne for at gøre opmærksom på de nye regler for vigepligt over for busser ved stoppesteder. Vi bør være med til at give busserne en chance.

Sygehus- og lægebetænkninger

På det sidste er kommet en betænkning om skadebehandlingen i Storkøbenhavn. De fleste husker nok vore anstrengelser med at bidrage til analyserne og forarbejdet i 1968. Desværre lader det til, at dens indhold svækkes på grund af økonomisk vanskeligt gennemførlige konklusioner. Samtidig er udkommet et cirkulære fra indenrigsministeriet med vejledende retningslinier for planlægningen af sygehusvæsenets fremtidige udbygning, og endelig vil der i foråret blive afholdt et symposium om akutte modtageafdelingens indretning, hvor vi også har fået lov til at komme med nogle betragtninger.

Alle de nævnte tanker vil blive behandlet i et senere nummer, når vi har fået betænkningerne og sat os grundigt ind i tingene.

Hjerner i Vordingborg

I Vordingborg har man gjort det kunststykke at få indsamlet midler til hjertestopbekæmpelse. Defibrillatorer m. v. er installeret i 3 af vore ambulancer, og en ordning med de praktiserende læger om udrykning i tilfælde af hjertestop er opnået.



Vor rationaliseringsekspert

har været stærkt optaget af spareforanstaltninger. Han har nu konstrueret en skrue, der skulle halvere arbejdet ved rationel montering.

Helt sikker var han ikke

Falck-redder Bent Christensen reddede sandsynligvis livet, da han lørdag morgen nåede at springe til siden for en bil.

(Aktuelt)

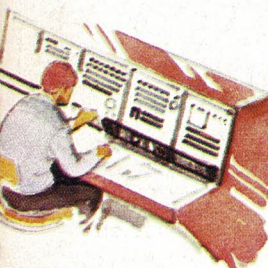





En trafikulykke med bilbrand observeres. Mens en bilist forsøger at hjælpe de tilskadekomne, kører en anden til nærmeste telefon og foretager SOS opkald, tlf. 90 000, hvorved han får fat i brandkåren.



Som regel råder brandkåren selv over ambulancer, der tilligemed automobilsprøjte kører til stedet.




Fra brandkåren slås alarm til politiet, der via radio giver alarm til den patruljevogn, der befinder sig nærmest ulykkesstedet.




Brandkårens udrykningsleder skønner, at kranvogne er nødvendige for redningsarbejdet, og meddeler det til alarmcentralen. Kun få byers brandvæsener har selv kranvogne, hvorfor alarmerne i almindelighed videregives til Larmtjänst, der formidler bjergningsbiler sendt til stedet.

Er alle bjergningsbiler optaget, må opgaverne afbrydes, og de nærmeste kører til stedet. 4 institutioner er involveret: Brandkåren, politiet, Larmtjänst og bjergningsselskabet.




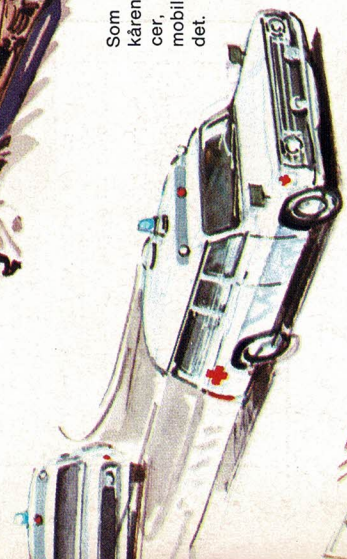
Carl Sjöberg



En trafikulykke med bilbrand observeres. Meddens en bilist forsøger at hjælpe de tilskadekomne, kører en anden til nærmeste telefon og foretager SOS opkald, tlf. 90.000, hvorved han får fat i brandkåren.

Som regel råder brandkåren selv over ambulanceer, der tilligemed autoriserede køber til stedet.

Fra brandkåren slås alarm til politiet, der via radio giver alarm til den patruljevogn, der befinder sig nærmest ulykkesstedet.



Brandkårens udrykningsleder skønner, at kranvogne er nødvendige for redningsarbejdet, og meddeler det til alarmcentralen. Kun få byers brandvæsen har selv kranvogne, hvorfor alarmen i almindelighed vidergives til Larmljansst, der formidler bjergningsbiler sendt til stedet.

Er alle bjergningsbiler optaget, må opgaverne afbydes, og de nærmeste kører til stedet. 4 institutioner er involveret: Brandkåren, politiet, Larmljansst og bjergningsselekskabet.

Carl Sjöberg



Redningstjenesten hinsidan fungerer

— men på en anden måde end den danske



MEDDELELSER

FRA FALCK ZONEN

35. årgang - oktober/november 1971 - nr. 10

