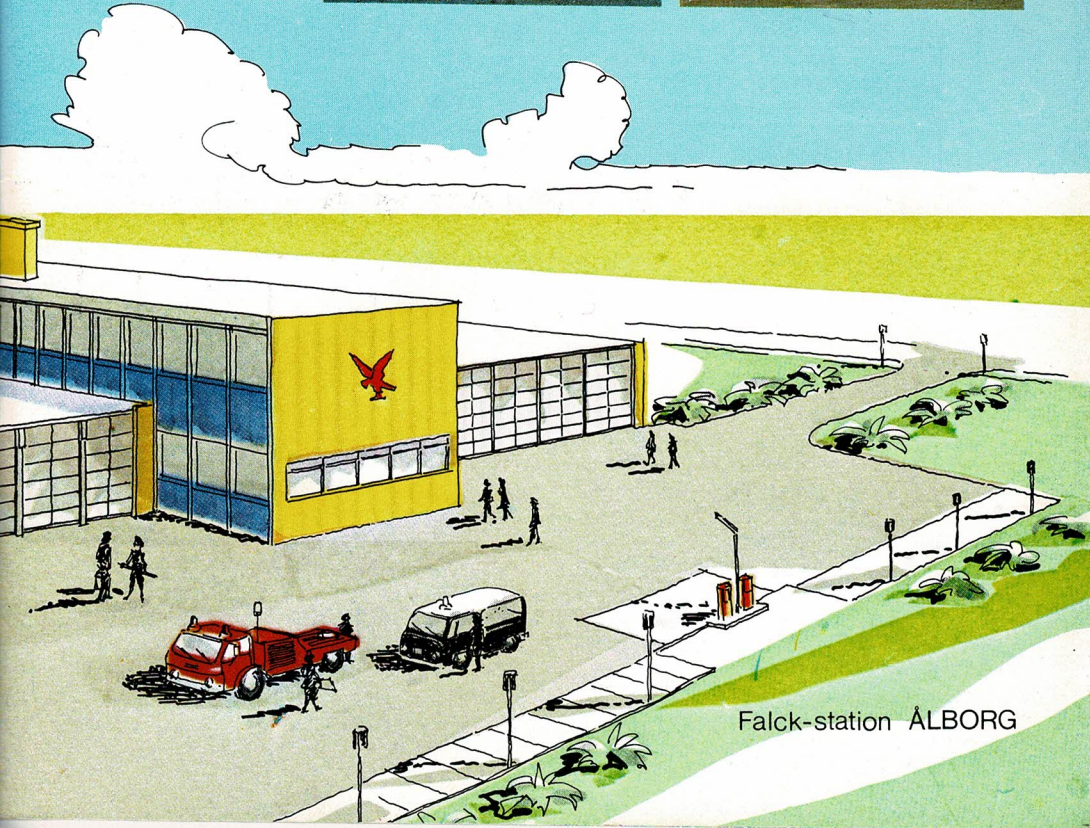


FOR MENNESKER DYR OG VÆRDIER



Falck-station ÅLBORG

FALCKS REDNINGSKORPS ÅLBORG A/S I 50 ÅR

Historien

1920'erne
Der var engang **259**



1930'erne
Brandvæsen og nye
stationer

262

1940'erne
Diplomatkrig og
konkurrence

265

1950'erne
Da kongen blev
fløjet

268

1960'erne
Ikke én utilfreds **271**



Nutid

LEDELSE	274
ADMINISTRATION	276
ØKONOMI	282
SALG	286
DRIFT	288

Udgivet 1. december 1971
Særudgave af „MEDDELELSER“
fra Falck Zonen, nr. 11/71

Udgivet af De Danske Redningskorps
Fællesforbund

Redaktion:

Preben Kjær (ansvarsh.)

Jan Assentorp

Henning Petersen

Ledelse og medarbejdere ved
Falcks Redningskorps Ålborg A/S

Oplag 6.200 ekspl.

Tryk: Rønsholt & Co.



Den 1. december 1971 markeres to væsentlige begivenheder for den Nordjyske del af De Danske Redningskorps. For det første kan hovedstationen i Ålborg indvie sine nye lokaliteter i et moderne og hensigtsmæssigt bygningsværk, der repræsenterer en af de største investeringer Falck Zonen hidtil har præsteret. Og for det andet kan 50-års dagen for stiftelsen af Nordjyllands Redningskorps i 1920 fejres.

Ganske vist finder sidstnævnte begivenhed sted et år for sent. Men vi har med velberådet hu fundet, at den bedste jubilæumsgave måtte være en ny station, – og byggeri kan jo trække i langdrag.

Med dette nummer af vort personaleblad vil vi gerne fortælle lidt om de problemer og glæder, der er og har været ved at drive redningskorps for Himmerlændinge, Ålborgensere, Vendelboere og Thyboere.

1920erne

Der var engang -

For de yngre generationer har det længe været et kendetegn, at de trækker på smilbåndene i forskellige grader, når man vil sige noget om gamle dage. Det gælder også selv om de lidt ældre, der gerne vil fortælle noget om dengang, er kloge nok til at indrømme, at de go'e gamle dage nok var mere gamle end go'e. At de ikke var go'e for 50 år siden, kan man læse i referaterne fra tiden lige før og efter korpsets nordjyske selskab blev oprettet den 1. december 1920. Flere steder omtales de økonomisk vanskelige tider, og når man yderligere læser i referaterne om de kraftspring, man måtte slå for at skaffe de fornødne midler, forstår man, at de gamle har haft det svært og måske lige så svært, som vi har det i dag.

Hvis man ellers giver sig den fornødne tid til studium af de mange, mange håndskrevne referater fra midten af 1920 til midten af 1921, er det egentlig ganske interessant læsning for et nutidsmenneske. Tiden har det med at forlene gamle hændelser med et komisk skær, og sådan er det også, når man i de gamle folianter læser om optakten til det nordjyske selskabs stiftelse, om selve fødslen, der i virkeligheden fandt sted den 28. oktober 1920 klokken 5 om eftermiddagen på fabrikant M. Kragelunds kontor i Ålborg, og om de kritiske måneder, der fulgte. Det er ikke meningen her at skildre selskabets historie. Det er gjort udmærket for 25 år siden af daværende *kontorchef*



Sophus Falck



Erik Christiansen

J. Mortensen, som i sin himmel fortjener megen ros for det sobre jubilæumsskrift. Det var et skrift, der i fire kapitler nøje holdt sig til det, der var sædvane dengang.

Kilderne til 25 års beretningen var først og fremmest referater fra forberedende møder, den stiftende generalforsamling, følgende bestyrelsesmøder og andre møder, som driften i starten gav anledning til. Alt er håndskrevet. En hel del sirligt og pænt, men der forekommer også adskillige sider, som er skrevet med en forfærdelig klo. Det meste stof handler om alvorlige sager. Forelæggelse af forslag, diskussioner og vedtagelser. Forslag er nu et vidt begreb. Sommetider bestod forslagene af breve fra leverandører, der ville have penge. I den retning har tiderne såmænd ikke ændret sig så forfærdelig meget.

En af de ting, der må undre, når man sidder og læser det gamle papir igennem, er det forhold, at fire kendte erhvervsfolk i Nordjylland, som hver især havde rigeligt at se til, overhovedet havde tid til og interesse for oprettelsen af et redningskorps i Ålborg. Selv om de alle for længst er døde, kender man i Ålborg *civilingeniør N. Holten-Andersen, direktør A. Boeck-Hansen, konsul V. Mouritzen og fabrikant M. Kragelund*. Det var folk, som repræsenterede nordjysk industri og handel. De vidste alle fire, at et redningskorps ikke ville blive nogen guldgrube,

Ålborg Redningskorps.

Hr. Falck er graadig.

I Ålborg Byråds Møde i Aftes forelæa endelig det ofte før omtalte Andragende fra Dir. Falck, der vil oprette et Redningskorps i Ålborg. Samtlige Udvalg, der er spurgt, er sluppet fra det ved at sige, at de „har Sympati for Tanken“, Brandkommissionen er den, der siger det mest positive, idet den anbefaler Forhandling med Amtet. Hr. Falck forlanger en gratis Grund paa 2—3000 Kv.-M., gratis Gas, Vand, Elektricitet, en 1ste Prioritet og et fast aarligt Tilskud paa 5000 Kr., som skal betragtes som Abonnement for de offentlige Bygninger.

Swanholm: Det er jo en god Ting at have saadan noget, men Forbringerne er saa store, at jeg ikke gaar med for blot en Del af det. Størst økonomisk Gavn har vel Forsikrings-selskaberne, specielt Brandforsikrings-selskaberne. Hvor en Grund til at bygge paa skalde ligge, véd jeg ikke; kænke en god Grund midt i Byen, kan vi dog slet ikke gaa med til.

Olsen: Vi skal vist imødekomme

Ålborg Stiftstidende 17/2 1920.

men de ofrede alligevel deres tid, og de bistod, da der skulle skaffes penge til det nye foretagende. De mødtes med tre københavnerne, og det var naturligvis Falbe-Hansen, Kai Lippmann og Sophus Falck, som alle tre var bidt af redningskorps-tanken. Så vidt man kan læse sig til, blev

de meget hurtigt enige om ideens realisation også i Nordjylland. De syv herrer kom til at udgøre den første bestyrelse, og de arbejdede bravt sammen, indtil der var kommet god gang i driften.

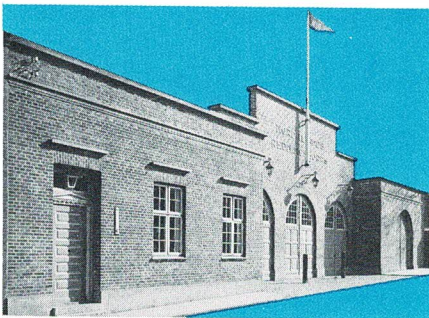
Det var et stort øjeblik, da grosserer Kai Lippmann på stiftelsesmødet bekendtgjorde, at der med byrådene i Ålborg og Nørresundby havde været ført forhandlinger om tegning af to abonnementer til henholdsvis 2500 og 600 kr. Det blev selskabets første indtægt. Aktietegningen gik ganske pænt. DDPA, som nu hedder Esso, gav tilbud om at tegne sig for 5000 kr., og Michelin var villig til at tegne 2000 kr. DSB lovede et tilskud mod at få tilsagn om redningsarbejde ved togulykker, og fra Røde Kors forelagdes tilbud om snævert samarbejde.

Der var mange ting at tage stilling til i starten. Man flottede sig med at købe to køretøjer, en 2-tons Nash vogn og en Buick sygevogn. De kostede tilsammen 45.000 kr., hvoraf 5000 skulle betales kontant og resten i afdrag. Man måtte holde på kontanterne, for meget hurtigt meldte entreprenøren sig med begæringer om a conto betaling for den nye station, der var under opførelse. Den første a conto begæring var på 30.000 kr., og den var nær ved at tage pippen fra bestyrelsen. Det var jo gruli' mange penge.

Stationen fik en leder. Man importerede ham fra hovedstaden. Han hed Erik Christiansen og fik titel af overassistent med løfte om senere forfremmelse. Det var et ansvarsfuldt job, han overtog, men det blev også betalt derefter. Hele 325 kr. skulle han have i månedsløn. Assistenten måtte klare sig med 250 kr., men det var også dengang redderlønnen var på 40 kr. om ugen stigende til 55 kr. efter 3 års forløb. Redningsføreren fik 5 kr. mere om ugen. Måske forbavser det nutidsmennesket, at der til de lønninger var et formidabelt antal ansøgninger. Det må have været arbejdstiden, der lokkede. Den blev nemlig hvert tredje døgn afbrudt af en fridag og -nat. Hvis tjenesten ellers tillod det!

Om tjenestevilkårene for 50 år siden får man i øvrigt et godt indtryk, når man læser referatet af et andragende fra stationslederen om at få bevilget nogle dages ferie. Det var en stor sag. Ferie var ikke noget, man sådan i almindelighed kendte til. Og stationslederens andragende var såmænd også holdt i en meget beskeden form. Han talte om at „begive sig på en ferierejse til hovedstaden“ med løfte om at møde på stationen i København og føre tjenstlige samtaler. Han mente, det kunne klares på 4 dage. Sagen blev grundigt diskuteret, og da man var sympatisk indstillet over for Christiansen, var der meget, der talte for, at man imødekom hans andragende. Men for ikke at vække for megen opsigt, vedtog man et forslag gående ud på, at der blev bevilget Christiansen 4 dages orlov for at rejse til København. Man lod ham forstå, at han så kunne bruge nogle af dagene til at holde ferie i – men selvsagt sådan, at de samlede 4 dage blev trukket i lønnen.

Nu må man ikke tro, at man i 1920 kørte personalet særligt hårdt i korpset. Løn-niveauet svarede til det, der gjaldt i andre virksomheder, og overenskomsterne med fagforeningerne indeholdt ikke et ord om ferie. Det var noget, der først blev aktuelt i slutningen af tyverne, og vi skal helt op til midten af trediverne, før retten til ferie med løn blev lovfæstet. Til gengæld var der heller ikke så meget at bruge ferierne til. Præsten og Spies var dårligt opfundet, og det var de færreste, der vidste, hvad Mallorca var for noget. Man holdt sig til

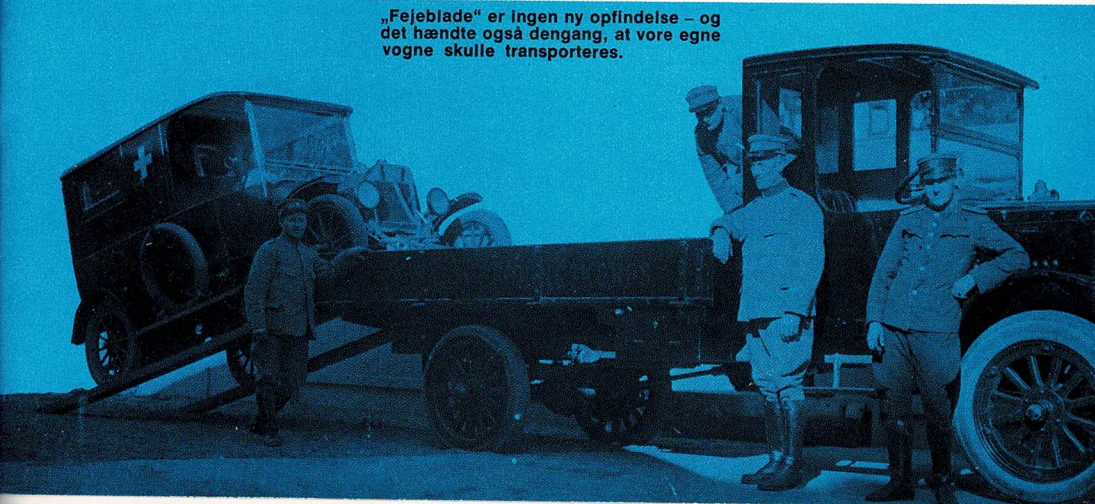


Alborgs første Falck-station i Urbansgade.

jorden, og det kunne endda knibe i Ålborg, for dér skulle man over en bro for at komme til Nørresundby, og det var ikke en bro som den, der nu ligger over Limfjorden. Det var en pontonbro, der bestyredes af et udvalg, og man skulle betale bropenge for at komme over. Men personalet på redningsstationen var heldigt. Broudvalget havde nemlig givet korpset dispensation fra betaling af bropenge, og den lejlighed til at komme gratis over broen med en kran- eller sygevogn var jo ikke til at stå for. Ja, det var en af datidens fornøjelser. Dem kan vi nutidsmennesker ikke rigtigt klare os med. Vi stiller betydeligt større krav til tilværelsen, og den udvikling, der har ført os så vidt, er ingen af os kede af. Om den så også har medført, at vi er blevet gladere og mere tilfredse er en anden sag. *Nogle af os er vel, bl. a. fordi vi har gjort os klart, hvordan det har været.*

BJ

„Fejlblade“ er ingen ny opfindelse – og det hændte også dengang, at vore egne vogne skulle transporteres.



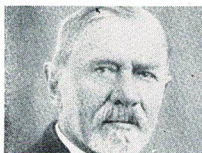
1930erne

Brandvæsen og nye stationer

Der var brug for redningskorpset i Nordjylland. Allerede i 1921 kunne man med stolthed fortælle, at man havde haft over 2.000 udrykninger det første år. Det var store tal med datidens målestok.

Efter 10 års forløb gjorde man status over hjælpeydelseerne. 27.000 assistancer, hvoraf alene 18.000 var sygetransporter. Kun 1.300 assistancer på 10 år var autohjælp, og i begyndelsen af 1930'erne var det normalt i Nordjylland at have 100 assistancer til motorkøretøjer om året. I dag kan man på en enkelt vinterdag komme op på 4-500 assistancer. Men i midten af 30'erne kom der en enorm ekspansion på dette område. Fra 1933 til 1935 steg det årlige antal autohjælpsassistancer fra 600 til 3.000 - og så gik det stærkt.

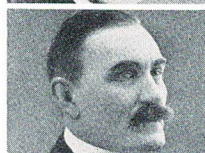
Man havde tid og energi til at registrere større ulykker og hændelser. I mere end 10 år snakkede man om branden på restaurant *Kilden* i 1922, hvor redningskorpset ydede en stor indsats, samtidig



Øverst: Konsul
M. Kragelund.
Nederst: Konsul
V. Mouritzen.

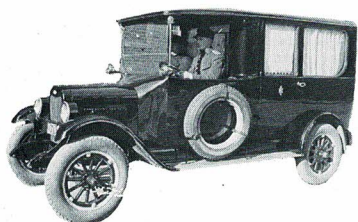


Øverst: Direktør
A. Boeck Hansen.
Nederst: Ingeniør
Holten Andersen.

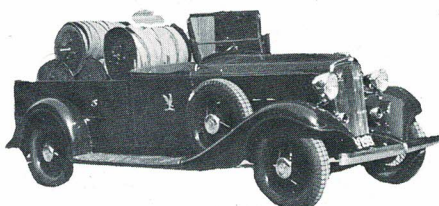


med at *Ålborg Brandvæsen* slukkede den heftige ild. Og der var mange andre episoder. I 1930 styrtede f.eks. en flyvemaskine ned i *Siverslet Skov ved Dybvad*. Piloten blev dræbt, medens mekanikeren hårdt kvæstet blev bragt til *Ålborg* af en fra redningskorpset afsendt ambulance. Mekanikeren reddede livet, ikke mindst takket være den energiske indsats. I dag ville den samlede offentlighed nok dybt beklage, hvis en patient fra en alvorlig ulykke skulle afvente redningsindsats fra *Ålborg*, 50 km borte. For slet ikke at tale om hvad der ville blive sagt, hvis man skulle køre så langt for at få de kvæstede under lægebehandling.

Der blev skam også holdt øvelser og opvisninger. I 1934 blev der varslet en katastrofeøvelse i *Ålborg* med deltagelse af *Ålborg Brandvæsen*, *Røde Kors* og *Redningskorpset*. 3.500 mennesker overværede øvelsen, og flere tusinde måtte gå forgæves, - der var simpelt hen ikke plads til



Statelig ambulance fra begyndelsen af 30'erne.



1933-automobilsprøjte. Den første, der ikke var bygget på et gammelt ambulance-chassis.



Datidens frømandsdragt – båret af redder Valdemar Poulsen i 1931 – var lidt mere primitiv.

alle. I dag har TV og andre fritidsfor-
nøjelser gjort en sådan situation utopisk.
Desværre fik en del af mændene bag Nord-
jyllands Redningskorps ikke lov til at del-
tage i opbygningen ret længe. Den unge
dynamiske overassistent *Erik Christensen*,
der siden avancerede til direktør, døde i
1928 kun 31 år gammel. Året efter afgik
konsul *Mouritzen* ved døden, og i 1930
mistede man konsul *M. Kragelund*. Som
daglig leder af stationen blev daværende
assistent *Henry Fruensgaard* udpeget, og
det lykkedes ham som overassistent, sta-
tionsleder og i 1930 direktør at føre ar-
bejdet videre i *Sophus Falcks* og hans tre
sønners ånd. En lille men væsentlig de-
talje i historien er også det officielle nav-
neskifte i slutningen af tyverne fra Nord-
jyllands Redningskorps til *Falcks Red-
ningskorps Ålborg A/S*.

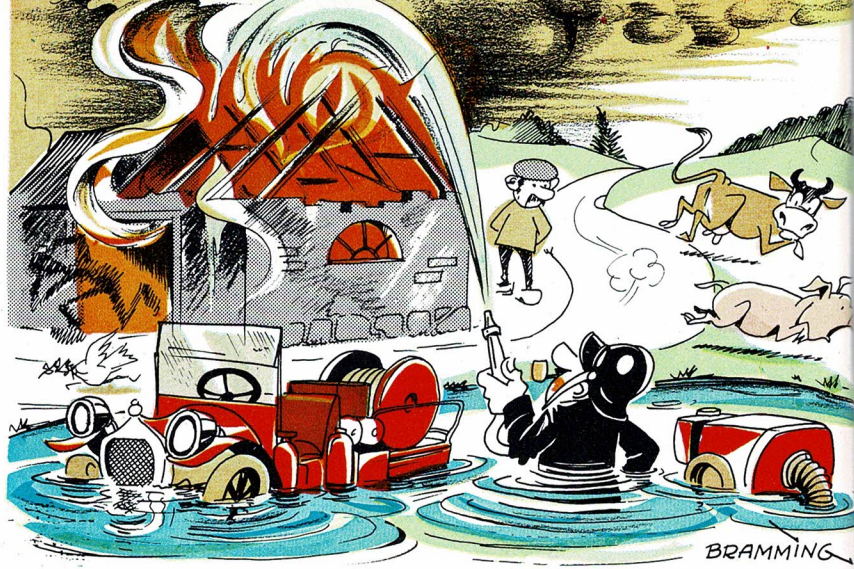
Korpsets udvikling som brandvæsen be-
gyndte i 1923 ved køb af sprøjtemateriale
til Ålborg efter *Sophus Falcks* anvisnin-
ger. Det vil føre for vidt at komme ind
på etableringen af Zone-brandvæsener.
Men i begyndelsen af 30'erne stod red-
ningskorpset i Nordjylland ikke alene med
stationen i Ålborg. Brandvagter i *Aars*,
Dronninglund og *Terndrup* var sluttet til,
ligesom der var udstationeret Ellehammer-
pumper og 200 meter brandslange i *Aaby-
bro*, *Ulsted* og *Nibe*. Næsten alle kom-
muner i Ålborg Amt – i alt 52 – havde
overenskomst med Falck om brandsluk-
ning i 1930.

Tidspunktet var gunstigt for skabelsen af
stationer under hovedsædet i Ålborg.
Hadsund kom først – i 1933 – og siden
fulgte *Hobro* og *Løgstør* i 1934. Alle ud-
styret med ambulancer, kranvogne, brand-
og redningsmateriel. Og i 1939 kunne man
i Ålborg tage datidens mest moderne
brand- og redningsstation i brug i *Told-
bodgade*.

Brandslukningstjenesten under Falck har
lige siden sin skabelse været ivrigt disku-
teret. I slutningen af 30'erne var situa-
tionen alvorlig, fordi det var blevet over-
draget selveste justitsministeren at over-
veje, om kommunerne kunne sikre sig ef-
fektiv brandslukning ved at entrere med
noget så skrækkeligt som et privat aktie-
selskab.

Falck skrev til alle sine kontraherende
kommuner, brandforsikringsselskaberne
m. fl., og korpset udgav breve, besvarel-
ser og diskussion i bogform i 1939. Brand-
forsikringsselskaberne skrev f. eks., at
brandvæsenet på landet de sidste 15 år
var forbedret væsentligt – takket være
Falck – medens *Brønderslev Kommune* gav
en lidt anden version: „Overenskomsten
virker godt, når materiellet – især slan-
gerne – er gode, hvilket ikke altid har væ-
ret godt, men nu er det afhjulpet til det
bedre“.

At de store investeringer og hårde tider
naturligvis prægede Falcks økonomi – og
i Brønderslev fik det til at gå ud over
slangerne – kan vel næppe undre nogen.

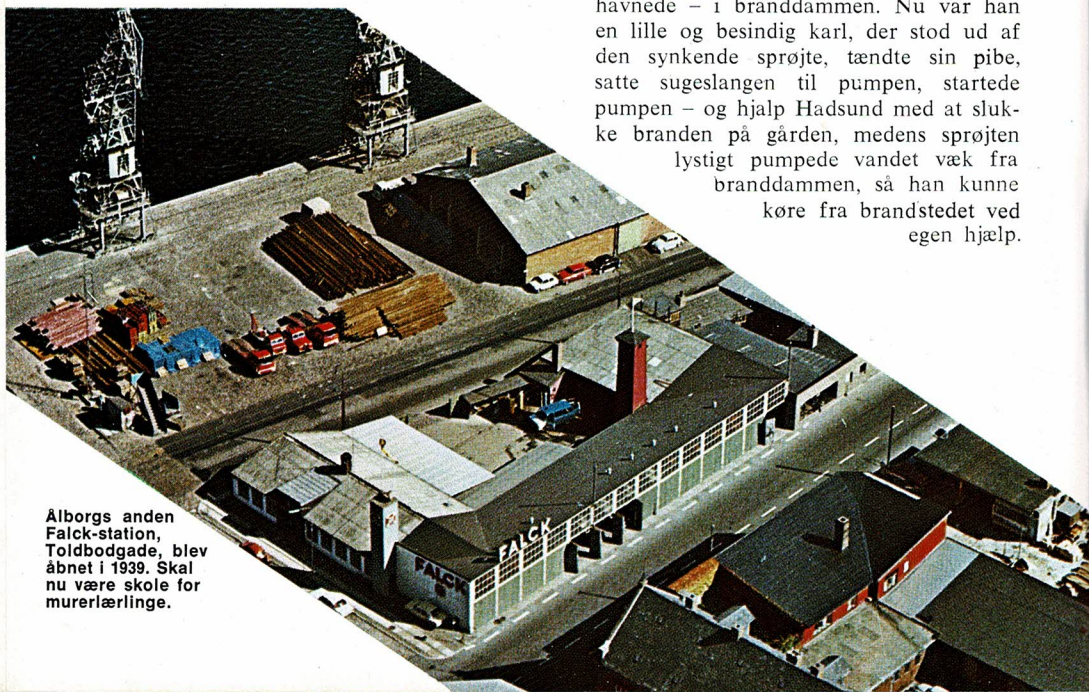


Ingen problemer med vandforsyning.

Fra et møde i 1935 mellem direktion, repræsentanter og stationsledere kan man også læse beretningen om, hvorledes gummidækkene med sindrighed kunne skiftes på de stationer, hvor en brandsprøjte og kranvogn brugte samme størrelse.

Af de mere inferiøre episoder fra slutningen af 30'erne kan nævnes brandvagsleder Søren Chr. Andreasens udrykninger til brand i Terndrup og omegn. Han var lynhurtigt fremme på et hvilket som helst

brandsted og formåede den sjældne kunst at få en automobilsprøjte fra 20'erne til at køre næsten 100 km/tm. En dag gik det galt. En gård brændte – heldigvis lige ved siden af branddammen. Lige før gården slog vejen et gevaldigt sving, og da Andreasen kom susende i Terndrup-sprøjten, stod der så mange mennesker, at han ikke turde følge vejen. I stedet for kørte han lige ud. Ved sammenstødet med vejsiden sprang vognen flere meter op i luften og havnede – i branddammen. Nu var han en lille og besindig karl, der stod ud af den synkende sprøjte, tændte sin pibe, satte sugeslangen til pumpen, startede pumpen – og hjalp Hadsund med at slukke branden på gården, medens sprøjten lystigt pumpede vandet væk fra branddammen, så han kunne køre fra brandstedet ved egen hjælp.



Ålborgs anden Falck-station, Toldbodgade, blev åbnet i 1939. Skal nu være skole for murerlærlinge.

1940'erne

Diplomatkrig og konkurrence

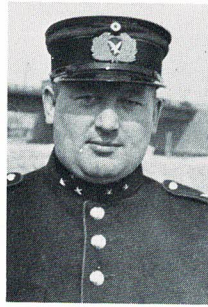
I 1940'erne fortsattes udbygningen – omend i mindre omfang på grund af krigen. Hele tiåret blev præget af direktør Fruensgaards kyndige men bestemte ledelse. De to sidste af de oprindelige stiftere, *Boeck-Hansen* og *Holten Andersen*, døde i henholdsvis 1942 og 1947.

Stationsbyggeriet blev fortsat med åbning af rigtige Falck-stationer i *Brønderslev* 1942, *Terndrup* 1944 og *Aars* 1945.

Men andre vanskeligheder end krigen dukkede op i Nordjylland. Falcks Redningskorps måtte se et konkurrerende foretagende, *Zone-Redningskorpset (ZR)*, etablere sig i området i begyndelsen af 40'erne.

Forholdet til besættelsesmagten var en diplomatsag. Mangen et køretøj „forsvandt“ fra garagen. Og ledelsen satte kikkerten for det blinde øje. På den måde ydede man modstandsbevægelsen hjælp udenom rapportsystemet.

Men de officielle hverv var også tit farefulde. Under *folkestrejken* i Ålborg i 1943 var den tyske terror med nedskydning af tilfældige mennesker på gaden så frygtelig, at ambulancerne bogstavelig talt kørte i pendulfart til og fra hospitalet, medens kuglerne peb om ørerne på redderne under deres arbejde. Da politiet blev taget i 1944, fik småfidusmagere og andre frit spil. I den forbindelse fik Falck mange opgaver, som egentlig ikke hører under et redningskorps. Ægtemænd i Ålborg kløede konerne, kreditorer blev



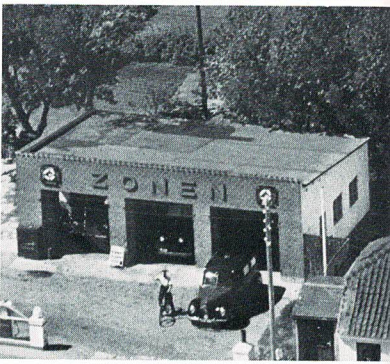
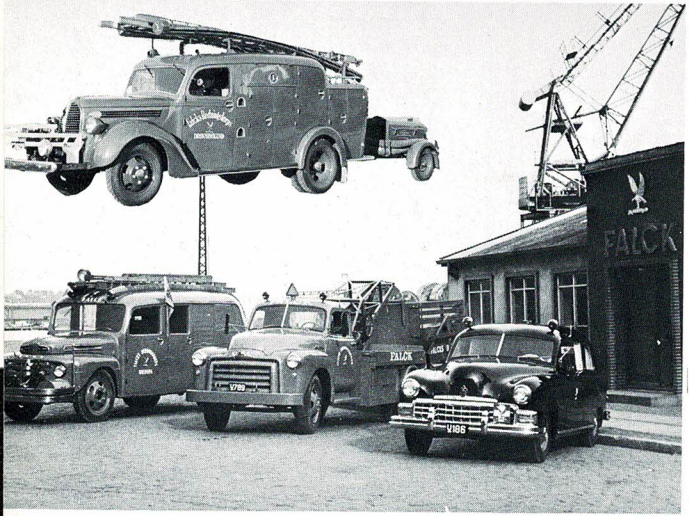
Henry Fruensgaard



Kaj Rasmussen

smidt ned ad trappen, når de kom efter penge, og ofte måtte Falck-reddere agere som mellemmand i stridighederne. En lille episode fra *Kongens* fødselsdag i 1944: 2 fidusmagere solgte dannebrogflag under foregivelse af, at pengene gik til *Børnenes Kontor*. En del fattede mistanke, sagen gik til Falck, der hurtigt fandt ud af, at noget var galt. De 2 svindlere blev sporet til *Ålborg Jernbanestation*, hvor de ved reddernes tilsynkomst hurtigt sprang på toget og forsvandt. Men redderne havde en bil – og i *Svenstrup* blev toget standset. Turen gik tilbage til Ålborg, hvor der var rettergang på Falck-stationen. Her fik fidusmagerne valget mellem at aflevere pengene til *Børnenes Kontor* via Falck eller „møde“ 30 smede fra Ålborg Værft. Efter aflevering af pengene forsvandt de to i en fart, der kunne gøre enhver 100-meter-løber misundelig.





Øverst fra venstre:
Ambulancetransport under
krigen, ambulance med
generator, de nye vogne
efter krigen, indsat en land-
sprøjte, ZR-station i Nibe,
et stationsledermøde
under højtidelige former.

Også andre problemer dukkede op. Korpsets automobiler var gode nok, men reservedele og gummi elendigt, og man måtte klare sig med forhåndenværende midler. Det skete ikke sjældent, at brandsprøjter og ambulancer punkterede 2-3 gange undervejs til et brand- eller ulykkessted. Konkurrence med nabostationer og Zonen eksisterede også. Det må i den forbindelse betænkes, at enhver stationsleder faktisk havde til opgave at drive „sin“ redningsstation så økonomisk forsvarligt som muligt uden hensyn til andre. Og det gav konkurrence stationerne imellem. Fra *Løgstør* er således en beretning om, at der var puttet sten i pumpen på automobilsprøjten. Uheldigvis opdagede man det først under en gårdbrand, men *Løgstør*-brandmændene valgte selv i hast at bixse med pumpen fremfor at kalde hjælp fra *Fjerritslev*. Det lykkedes også at få gang i pumpen, men da var det for sent.

En anden gang fik *Løgstør*-redderne dog mere ære. Det var, da Zonen fra *Farsø* ikke kunne magte en brand, fordi der skulle bruges 250 meter slange for at nå vandstedet. Men så kom *Falck* - og de havde den nødvendige slangemængde. I dag har *Falck*-sprøjter den 3-dobbelte længde som standardudstyr.

Udover krigens katastrofer og ødelæggelser må en enkelt sørgelig begivenhed i dette tiår nødvendigvis fremdrages. Det var *S/S „Kjøbenhavn“*s forlis den 11. juni 1948. Som bekendt blev ruteskibet minesprængt ved *Hals Barres fyr* omkring kl. 06.15 om morgenen. Braget hørtes langt væk, og hurtigt blev katastrofen kendt. Som det største redningskorps blev det overdraget *Falck* at organisere ambulance-tjenesten. En snes ambulancer og redningsvogne m. v. blev sendt til opsamlingsstedet i *Hals*, 3½ times sejlads fra ulykkesstedet. Et lignende antal ambulancer hentede overlevende ved *S/S „Frigga“*s ankomst til *Ålborg*. I alt omkom 52 mennesker og 251 blev reddet, heriblandt daværende bestyrelsesmedlem i *Falck Ålborg*, konsul *K. Kragelund*. Det var den dynamiske redningsinspektør *Kaj Rasmussen* fra *Ålborg*, der ledede ambulanceindsatsen. *DFDS* udtrykte bagefter sin anerkendelse og hjerteligste tak for den helt igennem fortrinlige måde, arbejdet blev udført og ledet på. Internt var redningskorpset ved at finde sig selv efter krigsafslutningen. Det blev muligt at indføre nye køretøjer til udskiftning af den efterhånden udslidte vognpark, der planlagdes pensionsordning for personalet, og vejen til en større redningsvirksomhed blev banet.

Fra opsamlingen af overlevende efter *S/S Kjøbenhavns* forlis. Ambulancer ved *Hals*.



1950erne

Da kongen blev fløjet

Det næste tiår blev indledt med en sørgelig begivenhed. *Direktør Fruensgaard* døde pludseligt den 1. maj. Hans begravelse fandt sted den 5. maj, og da 5-året for befrielsen samtidig fejredes i byen, gav dette uheldige sammentræf et virvar af flagkombinationer, fest- og sørgetog. Fruensgaard havde været hård og streng. Men bag facaden var han venlig og retfærdig. Som hans efterfølger valgte bestyrelsen enstemmigt den 28-årige *Jørgen Falck*. For 3. gang i selskabets historie fik Falck i Nordjylland *en ung leder*.



Jørgen Falck



Jørgen Pedersen

Stationsbyggeriet blev intensiveret. I 1952 kunne man åbne en ny station i *Brønderslev*, i 1954 blev der på kun 1 måned skabt en rigtig station i *Brovst*, i 1958 nyåbnedes station *Dronninglund*, og i 1960 var det *Nørresundbys* tur. Investeringsbehovet var stort og pengene knappe, så man måtte ved byggerierne desværre skele mere til pengepungen end til de fremtidige behov. Man sikrede sig dog tilstødende jorder, så stationerne kunne udvides. Dette blev aktuelt allerede i slutningen af 60'erne.

Stationsledersammenslutning den 23/3 1950:

1. række fra venstre: P. Staarup, Kastberg, Niels Pedersen, Larsen, Meyer, Hansen, Riisager, Lomholt, Samuelson, Fruensgaard.

Bagved fra venstre: Thingbak, Nielsen, Andreasen, Nielsen (Hjørring), Rasmussen, Carl Christensen, Krogh, Købsted, Nielsen (Dr.lund), Johansen Olsen.



50'erne bragte nye, sværere kranvogne til Falck.



Årsagen til den store ekspansion i området var både af generel og lokal karakter. På landsbasis begyndte befolkningen at få højere levestandard. Dette manifesterede sig i køb af nye automobiler og hermed tilgang af nye abonnenter hos redningskorpset. Der blev behov for mere syge-transport i overensstemmelse med sundhedsvæsenets udbygning, og disse behov søgte Falck og Zonen at opfylde ved at indkøbe mere materiel og ansætte mere personale.

De lokale årsager til udviklingen refererer sig til ophøret af private ambulanceforretninger og sygehusenes kørselsafdelinger. Falcks materiel blev stadig bedre og bedre. Man investerede i ordentlige slukningskøretøjer, stort autohjælpemateriel og i ambulancer, der ikke blot skulle se flotte ud, men også have en mulighed for at redde den patient, der skulle transporteres. Anæstesi-lægerne begyndte så småt at interessere sig for problematikken omkring patientbefordring.

Økonomisk var korpset svagt funderet. Omsætningen i Nordjylland var i 1950 ca. 800.000 kr., og aktiekapitalen var lille. Der var ingen reserver at tage af. Pengene skulle skaffes ved porteføljebevarelse, abonnemestegning, afgifter for brandslukning og patientbefordring samt indtægter ved entreprisarbejde. Og konkurrencen med prisunderbyderen, ZR, blev stadig mere og mere skarp. Man konkurrerede simpelt hen sig selv og konkurrenten længere og længere ud i retning af økonomisk uføre i dette årti. For det var decideret priskonkurrence.

Direkte fjendskab mellem de to korps var der dog ikke i Ålborg. Både Falck og Zonen havde fornuftige direktører, der forstod at holde gode miner til slet spil, når de mødtes. Et uheld for Falck var det, at Zonen også havde forstået at forsyne sig med en ung og energisk direktør, *Jørgen Pedersen*, i det Nordjyske.

Fra denne konkurrences tid kunne nævnes mange eksempler. Et par af dem fortæller om nogle hårde vinterdage i begyndelsen af 50'erne. Vogne sad fast, og sneen var meterhøj. Kun heste kunne forcere masserne – og dem var der blot en halv snes stykker af i Ålborg. Da Zonen forsøgte at få heste var det umuligt – de var alle lejet af Falck.

Af andre begivenheder skal nævnes de hårde stormdage i begyndelsen af 1952. Situationen var så slem, at presseninger måtte flyves fra København, for at behovet kunne blive dækket.

I julen 1958 indtraf en begivenhed, som vakte stor intern opmærksomhed hos både Falck og Zonen. *HM Kong Frederik IX* fik i Trend efter et kraftigt hosteanfald, forårsaget af et ben i halsen, den ene lunge læderet. Efter at ZR havde fløjet kongens livlæge fra København til Ålborg, blev det besluttet, at den kongelige

patient skulle flyves hjem – af ZR. Zonen havde naturligvis arrangeret alt i mindste detalje – med vognbytning på landevejen mellem *Farsø* og *Ålborg*, en velpudset ambulance i København, bemanded med 2 assistenter, og direktør *Wibollt* personligt i sin nye Mercedes. De eneste, der ikke vidste noget før bagefter, var Falck.

For at forstå at Zonens flyvning vakte så stor opmærksomhed, skal ambulanceflyvningens historie kort konkretiseres. ZR havde i 1939 købt en speciel ambulanceflyvemaskine, og siden fulgte flere. De fik megen presseomtale, og behovet skulle være flyvning til og fra de små danske øer. Falck havde haft nogle problemer med at få egne ambulancefly – måske indirekte på grund af ZR – men havde i 1947 indsat det første. I årene efter fulgte et publicitymæssigt luftslag, der ikke i midler lod anvendelse af den nylig overståede verdenskrigs strategi noget efter.

Men lykken var vendt i 1958. ZR havde ikke økonomisk kunnet følge sin flyvetjeneste op med nyinvesteringer i samme takt som Falck, der var fulgt med tiden og havde indsat fly med meget moderne navigationsudstyr og indrettet efter anæstesi-lægers anvisninger. Det var lykkedes Falck at kombinere ruteflyvning, charterflyvning, fragtflyvning og ambulanceflyvning på en måde, der udnyttede såvel kapaciteten af 2 De Havilland Dove, 1 De Havilland Heron, 1 Aero Commander og andre fly.

Ambulanceflyvning i Danmark har desværre kun haft statusfundament. Udnyttelsen ringe og omkostningerne store. Først i 1960'erne lykkedes det Falck-Zonen at få lidt balance i tingene på grund af en succesfuld ERA-udlandstjeneste, men så kom andre ind i billedet – og det har betydet en stagnation i den indenlandske service over for de små øer.



Falcks Flyvetjeneste var veludbygget i slutningen af 50'erne.

1960'erne

Ikke én utilfreds

På mange områder betød overgangen til 1960'erne blot en fortsættelse af bestræbelserne på at udbygge redningskorpset. Væsentlige begivenheder har det med at finde sted på alle mulige andre tidspunkter end i skellet mellem to årtier.

I 1960'erne blev hospitaler og læger stadig mere interesserede i den del af patientbehandlingen, der omfatter transport af syge mennesker til og fra hospitaler. Det var derfor et plus for Nordjylland, at Falcks mangeårige ambulance-læge, *dr. Ole Juhl*, fik en stilling i Ålborg. Dr. Juhl var kendt med uddannelsen af redningsmandskabet, og han har fortsat dette arbejde siden sin forflyttelse fra en Falck-station til et hospital.

I 1964 skete et skift på lederplan. *Jørgen Falck* skulle til en større stilling i København, og som hans efterfølger blev udpeget den da 38-årige driftsleder *Edgar Bødker* fra Næstved. I slutningen af 60'erne blev Nørresundby-stationens leder, den 45-årige *Henning Christensen*, udnævnt til redningsinspektør i Ålborg.



Edgar Bødker



Henning Christensen

Nordjyllands redningskorps har i sin historie mistet mange trofaste medarbejdere. Heriblandt skal nævnes *kontorchef Jens Mortensen*, der havde været med fra starten i 1920 og døde i 1964. *Redningsinspektør Einar Lomholt* blev ansat i 1923 og døde i 1970. Endvidere bør nævnes den unge *overassistent Jens Urth* fra Ålborg, der i 1969 pludseligt døde, kun 39 år gammel.

Den største begivenhed i redningskorpsets historie indtraf ved den pludselige meddelelse om sammenslutningen af Falck og Zonen. Den hårde konkurrence ophørte til fordel for en samlet indsats i publikums interesse.

Ved meddelelsen om sammenslutningen skrev *Aalborg Stiftstidende*, at *der er risiko ved monopol. Det kan virke stimulerende, at løser man ikke selv en opgave godt, er der andre, som er parate til at gøre det bedre.*

In memoriam:



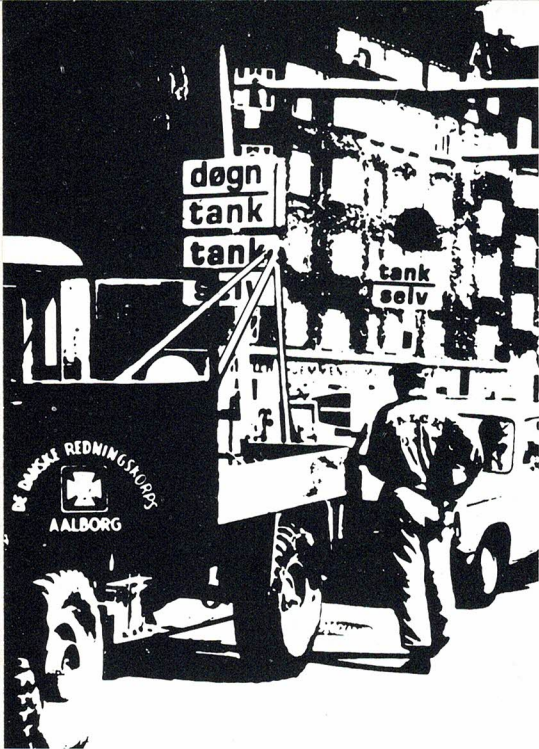
Kontorchef
Jens Mortensen.



Redningsinspektør
Einar Lomholt.



Overassistent
Jens Urth.



– Hvis ledelsen af De Danske Redningskorps kan flytte den gamle ånd over i sammenslutningen, er den skete koncentration i publikums interesse, sluttede det nordjyske blad.

De Danske Redningskorps mener selv, at det er lykkedes, og føler sig i dag overbevist om, at det meste af befolkningen synes det samme.



M/F „Skagerak“s forlis. Opsamlingsstedet på Lønstrup Flyveplads.

Sammenslutningen af Falck og Zonen i Nordjylland forløb smertefrit. De to direktører, *Jørgen Falck* og *Jørgen Pedersen*, kørte rundt sammen og ordnede problemerne i fordragelighed.

I forbindelse med sammenslutningen skete en del ombygninger af stationer, og i Ålborg flyttede administration og entreprenøraftdeling til ZR's gamle hovedkvarter på Forchhammersvej.



Materiellet under Falcks Redningskorps Ålborg A/S blev suppleret og fornyet i 60'erne. I Ålborg blev indsat en *sengeambulance* – den første i korpset – og i 1967 brød Ålborg med traditionen og indsatte en lille hurtig *redningsvogn* som afløser af forrige tiders kendte „rullende redningsstationer“.

Det var også i Ålborg, at Falcks *hydrocopter* blev indsat i 1967.

Af større assistancer i dette tiår skal nævnes aktionen efter M/F „Skagerak“s forlis i farvandet af samme navn den 7. september 1966. Korpset havde ansvaret for ambulancetransporten af patienter ind-

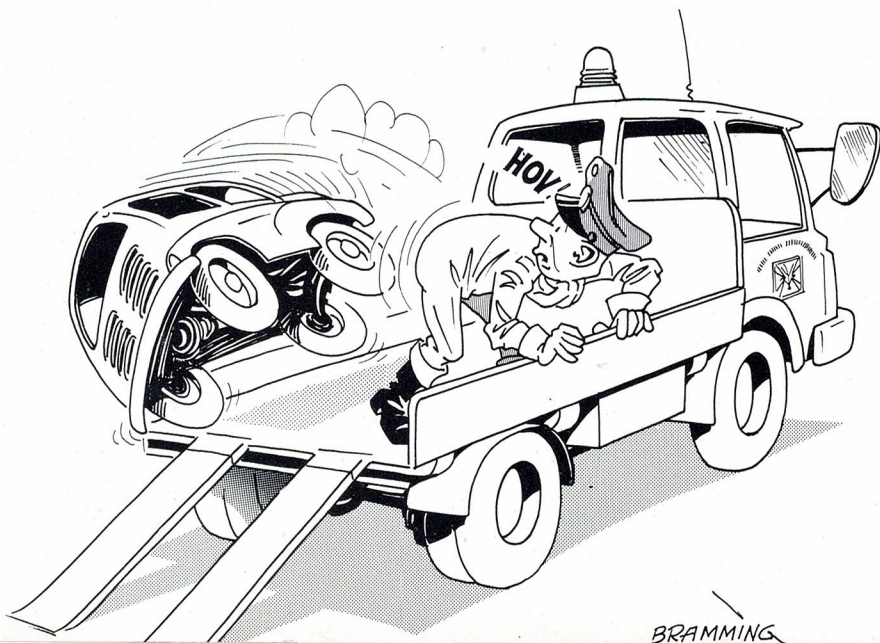
bragt af flyvevåbnets helikoptere til Lønstrup. 9 nordjyske stationer og 15 ud af 29 ambulancer deltog i aktionen.



Mindre, men ikke kedeligere episoder er også forekommet i dette tiår. Der fortælles om kranvognsreddere, der – efter at have hjulpet en bilist i gang – fo'r vild i *Dronninglund Storskov* og måtte lødses ud via korpsets radioanlæg. Fra 1967 stammer også beretningen om redder *Svend Petersen* fra *Nørresundby*, der fik til opgave at trække et SAS-fly på plads, så det kunne starte med bl. andre statsminister *J. O. Krag* om bord. Endelig bør nævnes assistancerne i forbindelse med den hårde vinter i 1969.

Korpsets eksistensgrundlag hviler for en stor dels vedkommende på private abonnenter. Det har derfor altid været væsentligt at forsøge at skabe sig et indtryk af, hvad abonnenterne synes om korpset. En analyse blev iværksat i Ålborg i slutningen af 1960'erne, og den gav som resultat, at *ikke en eneste af de adspurgte abonnenter var utilfreds med korpsets service.*

Kunne man ønske sig noget bedre resultat som grundlag ved afslutning af denne 50-års beretning?



1970erne

Falcks Redningskorps Alborg A/S er i dag en integreret del af De Danske Redningskorps. Et moderne indstillet område i Nordjylland, hvor man allerede forbereder sig på helikopter-landingspladser og avanceret centralalarmering. Hvad mener den daglige leder om nutid og fremtid?

Også trivsel i gerning

Er den ny station en god investering?

– Det er efter korpsets forhold en stor investering – men den er god. Om få år vil vi takke os selv for den.

– Men byggeriet har været så længe, at priserne er løbet stærkt. Skulle vi have begyndt nu, havde vi måske tøvet en tot, efter at have set økonomiberegningerne.

Var Falck tvunget til at bygge?

– Vi skulle flytte fra Toldbodgade. Vi blev sagt op allerede i 1964, og har siden været der på velvilje fra Ålborg Havn. At flytte til lejede lokaler tror jeg ikke kan betale sig på længere sigt.

– Så er der en anden ting. Vil man have trivsel – også i gerning – må der ofres noget. Og giver man sælgere og det kørende personale en god baggrund, kommer det utvivlsomt igen. Dårlige forhold giver dårlig vognpleje, dårligt klima og dermed dårligere per-

LEDELSE



Edgar Bødker, administrerende direktør for Falcks Redningskorps Alborg A/S.

45 år
Gift med fru Else
2 børn, Stig og Pia

Ansæt 1. maj 1946 i Falck
1946-51: Kontorassistent, København
1951-54: Vagtmester, Næstved
1954-62: Overassistent, Næstved
1962-64: Distriktsleder for Sydsjælland
1964-70: Driftsleder og direktør, Ålborg
1970- : Adm. direktør
1951 : Sophus Falcks Mindelegat
1962 : Medalje efter stormflodskatastrofen i Hamburg

sonalestab. Vi må stadig huske, at Falck-stationen er en del medarbejderes „andet hjem“. De skal være der hele døgnet.

Er der nogen umiddelbar effektivisering ved flytningen?

– Absolut. Vi har haft administration på Forchhammersvej, udrykningsstation i Toldbodgade og vor anden station i Nørresundby. Ved flytningen til det nye har vi tilrettelagt vagtplaner og beredskab således, at vi på station Ålborg laver døgnberedskab efter dag-døgn-friordningen, medens Nørresundby får skiftevagstjeneste efter 2-skift-system.

Hvad betyder det i praksis?

– At vi rykker ud fra den nye station på den tid af natten, hvor mindre end 15 % af vor aktivitet ligger. Det giver større beredskab hele døgnet og bedre materialeudnyttelse.

– Vi informerede personalet om tanker i denne sommer, og vi fik flere anmodninger om overgang til skiftetjeneste, end vi kunne imødekomme.

Føler direktøren i Ålborg sig styret fra København?

– Det har aldrig været noget problem for os. Vi følger de fælles retningslinier til punkt og prikke og var første provinsområde, der gik over til det fælles edb-system.

– Vi er positive over for koncernledelse og fælles direktiver, og vi har set de nye administrative processer som en kolossal fordel. F. eks. gik vi jo med på edb sammen med København lige fra starten. Og vi deltog i alle begyndervanskelighederne. Men nu hvor systemet fungerer, sparer vi administrativt personale.

Hvad kan en administrerende direktør tillade sig hos Falck?

– Ikke noget som helst, hvis der tænkes på det med de store middage og private fornøjelser.

– Falck er ikke noget almindeligt forretningsforetagende. Vore assistancer er forbundet med begreber som *moral* og *etik*, og det smitter selvfølgelig af på den administrative ledelse. Derfor er der også en skarp selvjustits på direktionen, så hvis én skejdede ud, vidste han godt, hvad klokken var slået. For der er jo også det gamle ordsprog med, at som herren er – så er hans svende.

Hvad med demokrati på arbejdspladsen?

– Som medforfatter til korpsets aftale med personalet tror jeg naturligvis, at det er den vej, vi skal gå.

Gennem stationsmøder og nævnsmøder er der lejlighed til for ledelsen at forklare, *hvorfor* vi har handlet på en bestemt måde i en given situation, eller *hvorledes* regnskaberne skal forstås. Det giver i første omgang bedre forståelse, og når den er skabt, kan vi gå videre i medbestemmelsesfasen.

– Men jeg er tilhænger af *styret demokrati*, så alle synspunkter får en chance. Demokrati skal ikke bare være for dem med albuerne, en bestemt ideologi eller nogle få faglige opinionsledere.

Fremtidig planlægning?

– Vor opdeling er jo næsten identisk med politiets og civilforsvarets regionsområder i Nordjylland. Og med kommunesammenlægningerne in mente er det godt, at vi selv begynder på langtidsplanlægning, så fremtiden sikres koordination.

– Hos os i Ålborg kunne vi såmænd med fordel hægte nogle flere stationer på, uden at administrationen blev dyrere. Så det bliver spændende at se, hvad man foreslår.

(Kjær)

ADMINISTRATION

Hvorledes kan man sætte 20 mennesker sammen på et stort kontor og endda få hver enkelt til at føle sig selv og sit arbejde som noget selvstændigt? Det nye Ålborg-kontor giver svaret.

Skabene kører selv

Der skulle en grundig analyse af de administrative processer til. Naturligvis. For få år siden sad administrationspersonalet på ryggen af hinanden i reddernes sove- rum og vagtmestrenes spisestue i *Toldbod- gade*. Så flyttedes hele administrationen til *Forchammersvej*, hvor man kun skulle enes med gamle *Lomholt* og entreprenørerne. På trods af at gulvet gyngede fælt, var det nu meget godt. *Men nu*, hvor kon-

torpiger og -mænd igen skal bo under samme tag som redderne, har det været naturnødvendigt at fastslå, hvad og hvem der hører til på første, og hvem der skal ned hos lægen i stuen.

På første sal er der skam også forskel. Når man kommer derop, ser man først en skranke. Bag denne bor ekspedition og omstilling. Det er en slags demilitariseret zone.



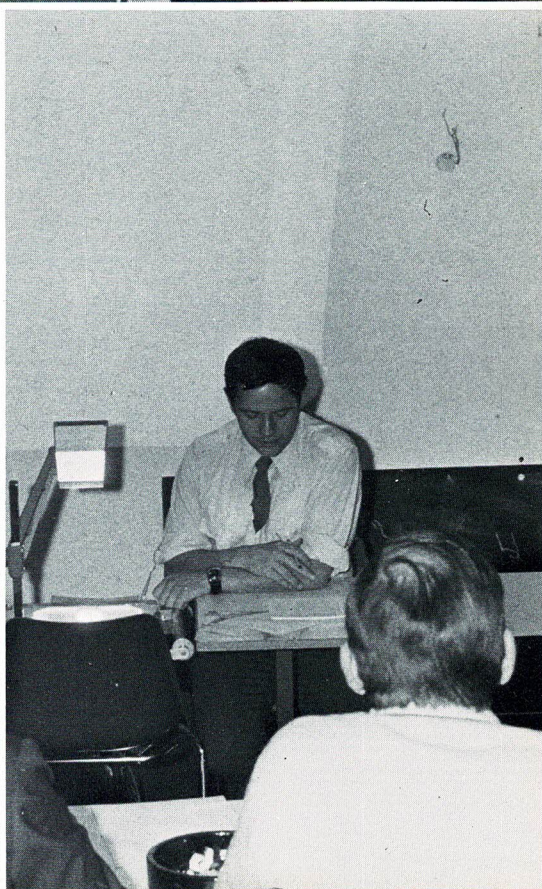
Skranken med kunde- ekspedition. Bag den gemmer sig telefon- omstilling, fakturerings- afd. og meget mere.



Til venstre for døren bor de fine. Direktøren, regnskabschefen og akkvisitorerne. Så er der mødelokale, nærarkiv, et rum til bl. a. revisoren, kantine, der kan laves om til skolestue, og nogle behagelige aftrædningsrum med tilhørende garderobe.

Th.: Kantine, der hurtigt kan omdannes til skolestue.

Nedenunder: Fru Møller er den, man først får kontakt med, når man ringer Ålborg-kontoret op.



ADMINISTRATION

Hvorledes kan man sætte 20 mennesker sammen på et stort kontor og endda få hver enkelt til at føle sig selv og sit arbejde som noget selvstændigt? Det nye Ålborg-kontor giver svaret.

Skabene kører selv

Der skulle en grundig analyse af de administrative processer til. Naturligvis. For få år siden sad administrationspersonalet på ryggen af hinanden i reddernes sove- rum og vagtmestrenes spise-stue i *Toldbodgade*. Så flyttedes hele administrationen til *Forchammersvej*, hvor man kun skulle enes med gamle *Lomholt* og entreprenørerne. På trods af at gulvet gyngede fælt, var det nu meget godt. *Men nu*, hvor kon-

torpiger og -mænd igen skal bo under samme tag som redderne, har det været naturnødvendigt at fastslå, hvad og hvem der hører til på første, og hvem der skal ned hos lægen i stuen.

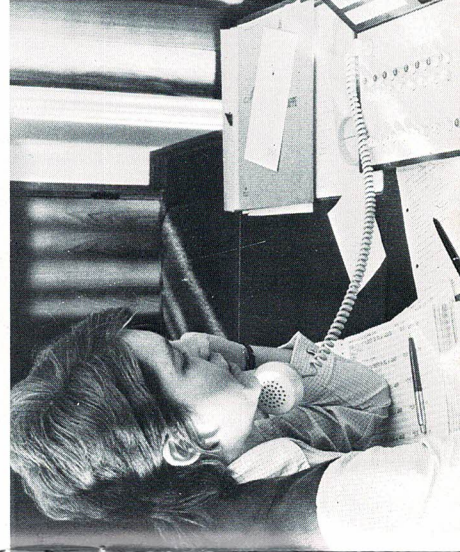
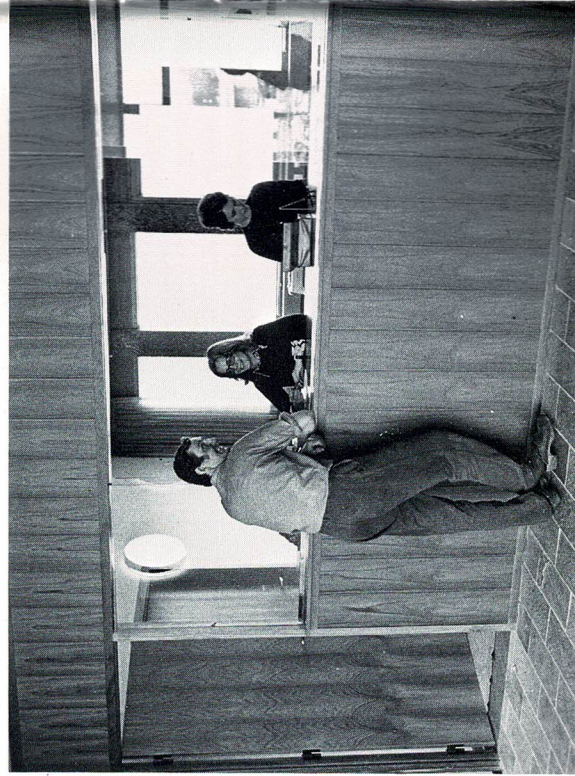
På første sal er der skam også forskel. Når man kommer derop, ser man først en skranke. Bag denne bor ekspedition og omstilling. Det er en slags demilitariseret zone.



Til venstre for døren bor de fine. Direktøren, regnskabschefen og akkvisitørerne. Så er der mødelokale, nærarkiv, et rum til bl.a. revisoren, kantine, der kan laves om til skolestue, og nogle behagelige af-trædningsrum med tilhørende garderobe.

Th.: Kantine, der hurtigt kan omdannes til skolestue.

Nedenunder: Fru Møller er den, man først får kontakt med, når man ringer Ålborg-kontoret op.



Skranken med kunde-ekspedition. Bag den gemmer sig telefon-omstilling, fakturerings-aid, og meget mere.

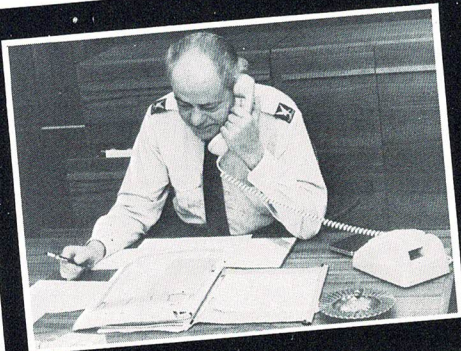
Og til højre for skranken bor resten. I ét stort lokale, men ikke på ryggen af hverandre. Nej tværtimod kan det føles som at køre i jernbanetog om søndagen, når man gennemskridter lokalet. Så stor arbejdsplads er der til hver medarbejder.

Men hvorfor løber alle ikke rundt mellem hinanden? Fordi det hele er planlagt. Hvis fru Jensen har noget arbejde sammen med hr. Hansen – så sidder de ved siden af hinanden, så fru Jensens kønne ben og Hansens ditto spares mest muligt.

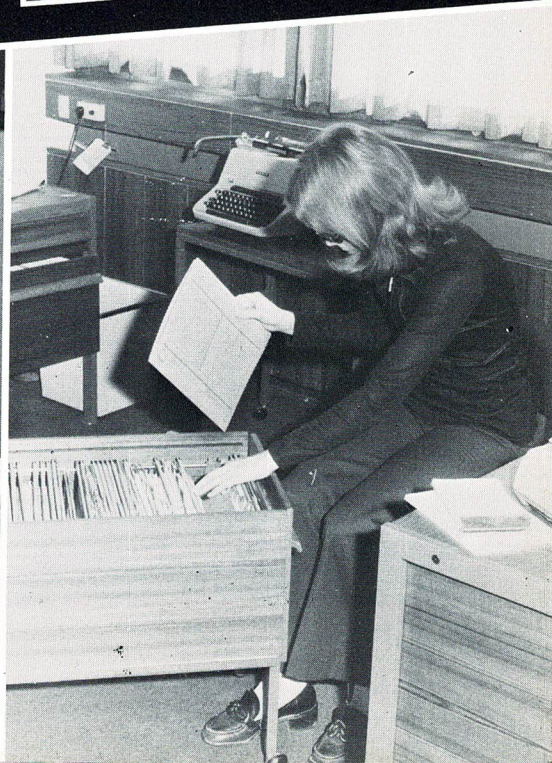
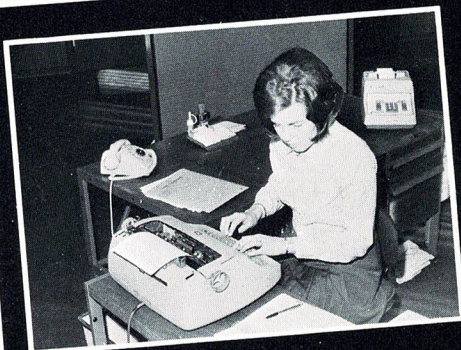
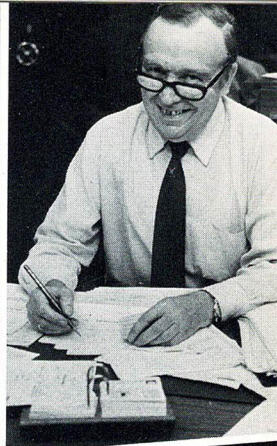
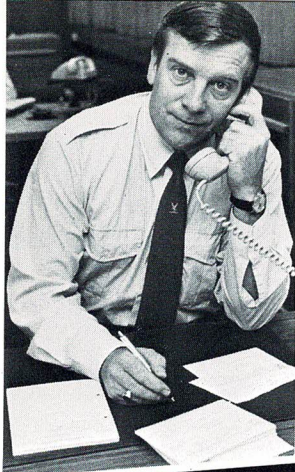
Og for at det ikke skal være lyv, er der skam også hjul under skabe og skuffer, så de kan tage en tur ned ad gulvet, om de får lyst.

Sådan er det nye Ålborg-kontor. Og skulle man få nykker, kan det hele laves om til alarmcentral eller opholdsrum for redningsmandskab.

I strimmel: Fru Kjeldsen sørger for abonnementskartoteket, og afdl. Laursen har med indkøbene at gøre.
Nederst: Lis Christoffersen og Poul Jensen står for rapportsektionen.



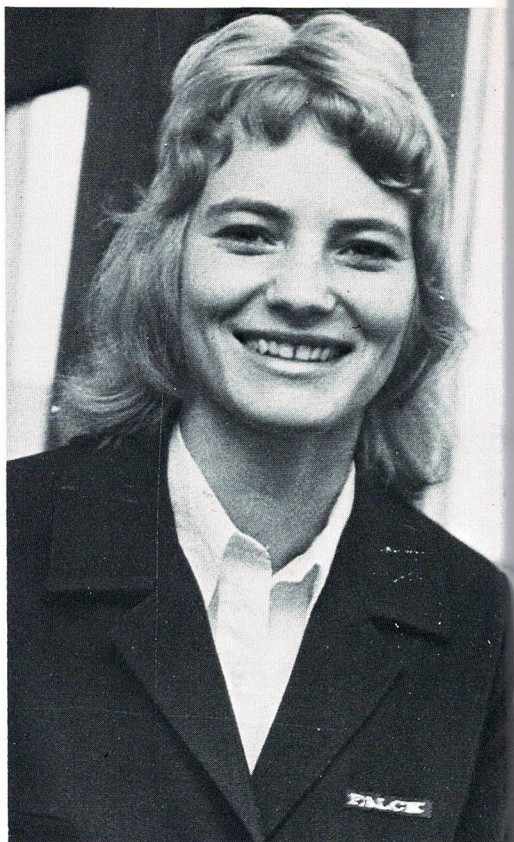
Øverst fra venstre: Fuldmægtig Kaj Friis Nielsen og fuldmægtig Oskar Møller.
I strimmel: Bente Nielsen putter data ind på kodebånd.
Løsgaard Christensen skriver breve for alle de andre.
Nederst: Judith Hansen kører bogholderiet og Helen Nielsen tager sig af kreditorerne.



Falck Zonen er ikke bare skinnende biler i udrykningsgaragerne og dygtige redningsmænd. Bag dem er der organisation og ledelse samt de små kontordamer, der får maskineriet til at køre. Hvem er de i Ålbørg, og hvad står de for?

Der er vel lidt rødstrømpe i os alle

Judith Hansen, kontorassistent.
24 år
Gift med Ole
1 barn, Pia
Ansæt 1. juli 1964
1964-67: Kontorelev, Ålborg
1967- : Kontorassistent, Ålborg



Hvorfor er du ansat hos Falck?

– Jeg ville egentlig have været teknisk tegner, men søgte en kontorplads. Tilfældigvis var Falcks annonce i den dag, så jeg kan ikke påstå, at jeg har søgt ansættelse efter moden overvejelse eller beundring for foretagendet.

– På kontoret er Falck en almindelig arbejdsplads, men vi har det godt, og

klimaet er fint. Vi har faktisk demokrati.

Er uniformen ikke tegn på ensretning?

– Uniformen på kontoret er OK. Vi sparer noget af vort eget tøj. Dragterne er søde og klædelige. Vi er alligevel så forskellige, at vi ikke kan ensrettes med en uniform.

Hvordan er det at være i et mandssamfund?

- Vi mærker det ikke, og her på kontoret er vi kvinder jo i overtal. Men selvfølgelig er der vel lidt rødstrømpe i os allesammen. Der er mange ting, vi kan gøre lige så godt som mændene, f. eks. er det helt i orden med kvindelige telefonpassere og Falckoliner til at køre de siddende patienter.

Hvad med selv at blive Falckoline?

- Hvis jeg ikke havde så godt et job - så - jah - af hensyn til spænding og kontakt med andre mennesker kunne det da godt være.

Fritidsinteresser?

- Jeg har en mand, der læser. Vi har en lejlighed og en byggegrund, som vi snart skal have hus på. Ud over at passe mand og barn dyrker jeg sport. (Har været på landsholdet i basketball). Heldigvis er vi sådan stillet, at jeg har en ung pige hjemme som passer Pia, og som hjælper mig med rengøringen - så jeg har det godt.

Slår lønnen til?

- Når skatten er trukket fra de 2.800 kr., er der omkring 1.800 kr. tilbage af min løn. Det halve går til husholdning og den anden halvdel til husleje og vor fælles bil.

- Vi kan selv bygge huset for omkring 100.000 kr., så det får vi såmænd også råd til. De fleste af pigerne her på kontoret er forholdsvis nygifte og har hus eller rækkehus sammen med deres respektive mænd, så Falck-pigerne er vant til gode forhold hjemmefra.

(Kjær)

- Vi er så forskellige, at vi ikke kan ensrettes med en uniform.



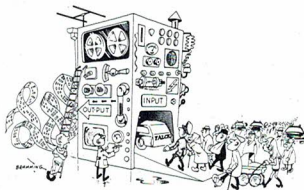
Det giver ikke overskud

Driftsregnskab fra 1 December 1920 til 31 December 1921.

1

Indtægt			
Ambulanceselsk.		46902 84	
Ammunitionsindtægt			
Afsalg 1. Skæbrænd	4035.00		
" 2. Vandskade	3470.00		
" 3. Kærskold	3480.00		
" 4. Ambulancer	6340.00		
" 5. Forbindelsesvær.	1150.00	18475 00	
Indtægt		5281 05	
Udgift			
Lønninger			31217 37
Diverse Omkostninger			11520 67
Automobil - Omkostninger			7244 10
Vaskemateriel			1508 07
Stativ			2956 68
Provision for Tegning af Ammunitions			1155 75
Repar.			160 80
Lys & Brændsel			303 85
Ammunitions - Omkostninger			1046 80
Driftsoverskud som afkræves for			
Materiel	10000.00		
Stativ	1636.82		
Etablerings - Skatte	1907 98		13544 80
		70658 89	70658 89

En sammenligning mellem regnskaberne fra 1921 og 1970 giver et godt billede af den udvikling, der er sket siden Falck begyndte i Nordjylland. Det eneste, der ikke er steget, er antallet af måneder – for det første regnskabsår havde 13.



1970

2.883.508 85

10.991.773 58

977.444 26

8.669.156 35

1.507.639 64

1.280.990 00

362.919 37

454.798 26

674.092 12

5.872 66

101.929 60

366.767 18

1.493.967 51

14.852.126 69

14.852.126 69

I 1921 havde man 2000 udrykninger. I 1970 var antallet 150.000, altså 75 gange så stort. Samtidig er omsætningen steget til 200 gange det beløb, den udviste i 1921, men prisniveauet har unægtelig også ændret sig siden.

Af enkeltposterne er det meget naturligt abonnementsindtægten, der viser den største stigning, da det nu er bilabonnementerne, der giver os den største omsætning.

Men udgifter til lønninger er også fulgt godt med.

Det er også værd at bemærke, at regnskabet for 1921 kun omfatter stationen i Ålborg, hvorimod Ålborg aktieselskabet nu omfatter 13 stationer i Nordjylland.

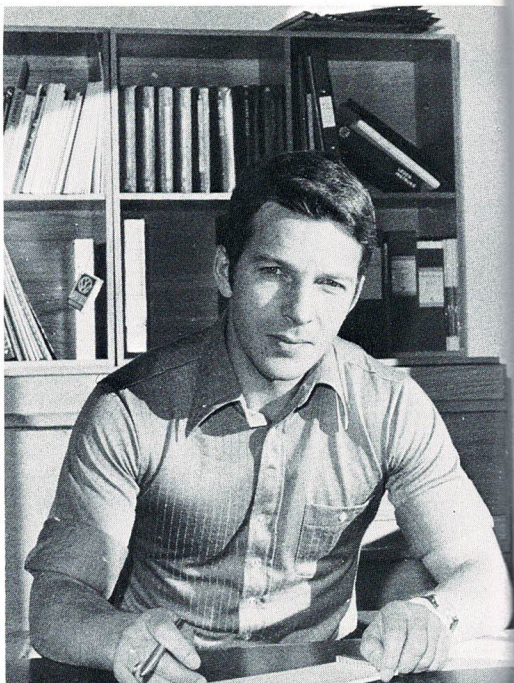
De beskedne renteudgifter i 1970 er udtryk for den forbedring af likviditeten, som gik forud for, og som var nødvendiggjort af byggeriet i Ålborg, som jo først for alvor kom i gang i 1971.

Man bør også være opmærksom på, at det der i regnskabet benævnes driftsoverskud ikke er det, man i moderne regnskabsterminologi forstår ved overskud, men derimod de omkostninger, som benævnes afskrivninger. Det er bemærkelsesværdigt, at der på dette område ikke er sket nogen ændring, idet investeringsbehovet også i dag, som for 50 år siden, er så stort, at der ikke levnes noget nettooverskud, når de påkrævede afskrivninger er foretaget.

AS

Også hos Falck er der økonomi bag alting. For at kunne udbetale lønninger og købe biler må der skaffes indtægter, og det gælder, uanset om det er en offentlig virksomhed eller som nu, privat-ejede aktieselskaber. Hvorledes styres dette økonomiske spil, og hvor svært er det? Vi spørger regnskabschefen i Ålborg.

Vi har et omkostningsbevidst personale



Asbjørn Simonsen, regnskabschef.
35 år
Gift med fru Grete
2 børn, Torsten og Ann Barbara
Ansæt 1. september 1964
1964-66: Bogholder, Ålborg
1966- : Regnskabschef, Ålborg
Bankuddannet
Niels Brock
HD i regnskabsvæsen

Hvordan styrer man et redningskorps økonomisk?

– Ålborg-selskabet er omsætningsmæssigt ikke større, end det er muligt at følge alle økonomiske transaktioner, blot man konstant overvåger de systemer, det hele skal køre efter og sør-

ger for at udbygge disse efterhånden som datamængden stiger, samtidig med at man forsøger at finde nye og forbedrede systemer at køre efter. For man må gøre sig klart, at en moderne virksomhed må styres efter systemer. Lederens opgave er at kontrollere og forbedre systemerne og ikke at beskæftige sig for meget med detaljerne. På den måde kan man lettere bevare overblikket. Det er én fordel for os, at vi gennem koncernen har stordriftens fordele bl. a. i form af et edb-anlæg. Vi har søgt at centralisere admi-

nistrationen så meget som muligt, således at man på stationerne kan koncentrere sig om produktionen.

– Jo mindre selskaberne er – jo bedre kan vi bevare overblikket. Og det er nødvendigt med den økonomiske politik, vi fører. Jeg mener, at tanken om en regionsopdeling bør realiseres snarest muligt. Men det er ikke ligegyldigt, hvordan man gør det. I Ålborg kunne vi sagtens bære administrationen af endnu nogle stationer uden at miste overblikket.

Vor egenkapital er lille, men vi får jo forudbetalt næsten alle aktiviteter. Det er en stor fremmedkapital at operere med, men den kræver ingen renter eller udbytte – og det er en fordel.

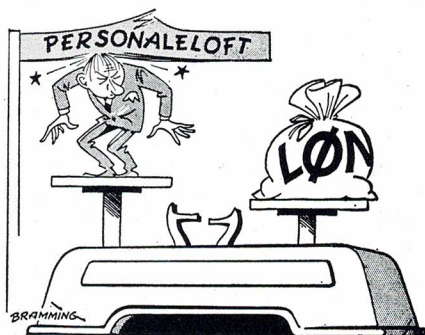
Er medarbejderne omkostningsbevidste?

– Som herren er – så er hans svende. Jeg synes, at hele personalet er meget omkostningsbevidst, og jeg tror, direktøren deler denne opfattelse. Men det er nok mest mærkbart på de små stationer.

Korpsets prispolitik?

– I vor pengeknappe tid må vi hele tiden sørge for, at priserne reguleres i takt med omkostningsstigningerne. Vi må hellere foretage et større antal små forhøjelser end én stor. Med hensyn til priser for ikke-abonnenter vil for høje priser sandsynligvis lokke andre firmaer til at tage konkurrencen op. Men på den anden side vil lave priser være et spørgsmål om at konkurrere med vor egen abonnementstegning. Der må kunne findes et balancepunkt.

– Med hensyn til taksterne for brandslukning og patientbefordring er dette et mere kompliceret problem. Forholdet er jo det, at vi ikke kan regne med ordren, selv om vi er bedst og billigst.



Det er ikke alene de økonomiske argumenter, der tæller i den forbindelse.

– Men vi har et stort salgsapparat, og det må vi forstå at udnytte noget bedre. Jeg tror, at vi bør satse mere på det, vi kalder salg af handelsvarer. Ildslukkere og advarselstrekanter er oplagte emner. Det kræver ikke store investeringer, når blot lagerstyringen er rigtig. På regionsplan kan vi gøre meget for at forbedre det totale økonomiske resultat, bl. a. hvis vi får handlefrihed til at satse på nye givtige aktiviteter.

Den økonomiske fremtid?

– Vi har i en periode satset meget på at udvide de mindst rentable dele af vor virksomhed. Det er en af årsagerne til vor kapitalmangel. Men med hensyn til fremtiden tror jeg i øvrigt, at vort nye budgetsystem vil bidrage i gunstig retning. Det bør udvikles til at omfatte langsigtede planer. Og vi må have en klar målsætning at arbejde efter, så vi forud kan fastlægge de midler, der skal anvendes for at nå målet. I de senere år er vi i selskaberne blevet involveret mere i de beslutningsprocesser, der vedrører koncernen som helhed. Og det er også et forhold, der kan bidrage til et gunstigere resultat.

(Jea)

SALG

Falck Zonens største indtægtskilde er også i Ålborg de private abonnenter. De er med til at sikre det beredskab, der gør det muligt for korpset at kunne rykke ud, når liv trues eller store værdier står på spil. Hvor svært er det at tegne abonnementer? Vi spørger en sælger.

Vi narrer ikke penge fra folk



Niels Chr. Sørensen, overinspektør.
40 år
Gift med fru Else
3 børn, Niels, Jesper og Lars
Ansæt 1. juli 1954
1954-65: Inspektør
1965- : Overinspektør.
Medlem af Falcks Personaleforenings
bestyrelse.

Hvorledes er publikums indstilling til os?

– Vi føler ikke, at vi narrer penge fra folk. Vi sælger en god vare til en rimelig pris. Der går år imellem, at vi bliver skældt ud af folk, vi besøger.

Får abonnenterne for meget?

– Nogle gør. De, der ofte ringer efter hjælp, får alt for meget, og de andre for lidt i forhold til afgiften. Sådan vil et abonnements- eller forsikringssystem altid være. Men prisniveauet for familie- og bilabonnement synes jeg er i orden. De nye udvidelser med kørsel af hund og kat har givet os bedre salgsmuligheder over for den gruppe familier, der ikke har børn. Derimod er der andre grupper, hvor vi bør være opmærksomme.

Er sælgerstaben god nok?

– Stort set fin. Selvfølgelig kan der være en enkelt hist og her, der ikke slår til, men vi har en god sælgerstyring her i Ålborg, så vi snakker om tingene.

Er det svært at sælge Falck-abonnementer?

– Nej. Vor vare har et godt omdømme. Men jo ældre man bliver som sælger, des sværere vil det altid være, for man skal være på mærkerne hele tiden. Vi vil komme til at døje lidt mere i disse pengeknappe tider, men kvota'en skal nok holde, hvis vi ikke tager den som en trussel. Gør man det som sælger, føler man sig sparket til – og det giver efter min mening nervøsitet og mindre salg.

Indtjeningen i fremtiden?

– Der er ingen tvivl om, at vi skal gå de nye veje i salgsarbejdet, hvis vi vil bevare en abonnementsstilgang. Hvis det bliver forbudt ved lov uopfordret at besøge folk, er vi færdige som akkvisitører i gammeldags forstand.

– Men der venter efter min mening en spændende fremtid som *abonnementskonsulenter*. Måske i strøgforretninger, måske i småkontorer hist og her, måske noget helt andet. Det værste bliver, at vi i over 50 år har vænnet folk til, at *vi* kom til *dem*. Nu skal folk måske vænnes til, at *de* skal komme til *os* – og det kan give noget overgangsbesvær.

(Kjær)

Akkvisitionsleder Svend Jensen holder sælgermøde med (fra venstre). N. C. Sørensen, K. E. Schou, E. Nielsen, Svend Mogensen, A. Petersen og B. Faarbæk.



DRIFT

Det er ikke enhver jubilar beskåret at kunne tage en bygning til 5 mill. kr. i brug. Men i Ålborg var rammerne sprængt, og nu kan Falck-redderne glæde sig over, at puslespillet med at få bare halvdelen af køretøjerne i garage om natten er en saga.

Ålborgs nye Falck-station

På gyngende grund -

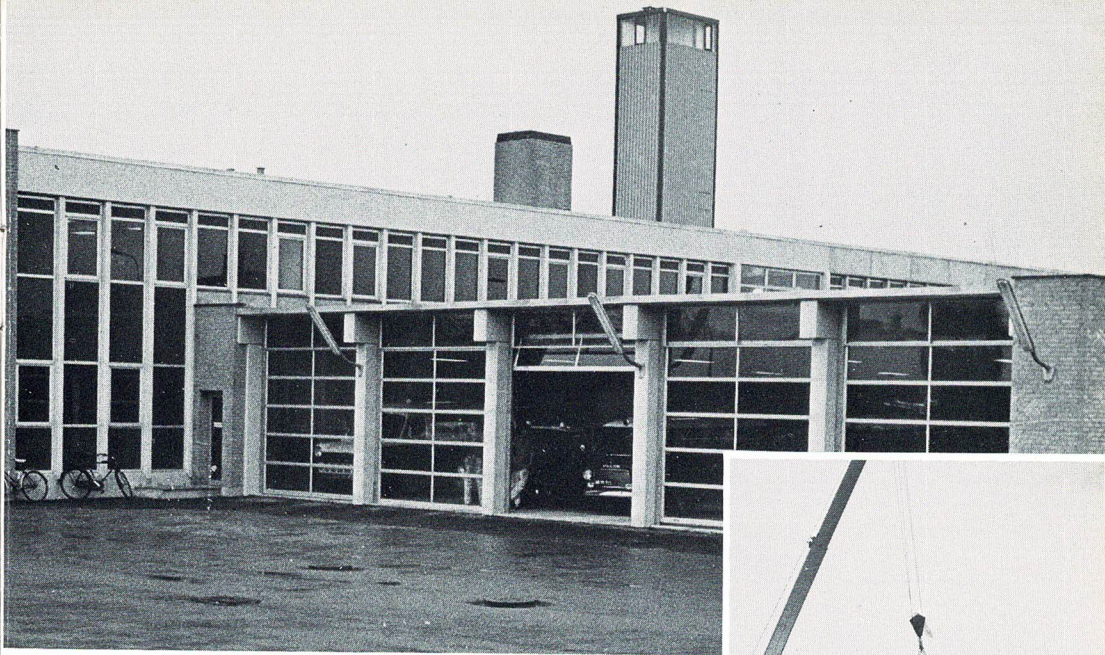
Korpset erhvervede i 1968 en grund på Håndværkervej i Ålborg. Man tog specielt hensyn til beliggenheden direkte ved en projekteret motorvej, der tages i brug om kort tid. Mod nord ad motorvejen føres man direkte gennem tunnelen til Nørresundbysiden, og mod syd er man straks inde på en af Jyllands kommende hovedfærdselsårer. Inden byggeriet iværksattes, viste en undersøgelse af bundforholdene dog visse ulemper ved grunden. Et større piloteringsarbejde var nødvendigt, og 326 jernbetonpæle måtte rammes ned i jorden.



Derudover var det påkrævet at foretage vejanlæg på grunden, så håndværkerne kunne færdes med de tunge maskiner. Disse omstændigheder har naturligvis fordyret byggeriet en del.

Et byggekrak forsinkede det hele -

Et projekt udarbejdet af arkitekt- og ingeniørfirmaet *L. V. Aulkaar Andersen, Odense* blev vedtaget, og byggeriets indledende manøvre iværksattes den 5. november 1968. Den 26. april 1971 kunne rejsegildet holdes. Alle tidsplaner holdt stik, indtil murerfirmaet, der havde hovedentreprisen, krakkede i juli måned i år. Korpset måtte herefter engagere de nødvendige murere og arbejdsfolk, og *direktør Bødker* overtog den praktiske ledelse af murerarbejdet. Man accelererede byggetempoet, hvilket medførte, at de reviderede tidsplaner kunne holdes. Man sigtede på en etapevis færdiggørelse af byggeriet, og det muliggjorde ibrugtagningen af administrationskontorerne allerede i slutningen af september. Og den 30. oktober kl. 00.00 kunne den resterende del af det 3000 m² store Falck-hus tages i brug. Byggeomkostningerne incl. kurstab forventes at andrage godt 5 mill. kr.



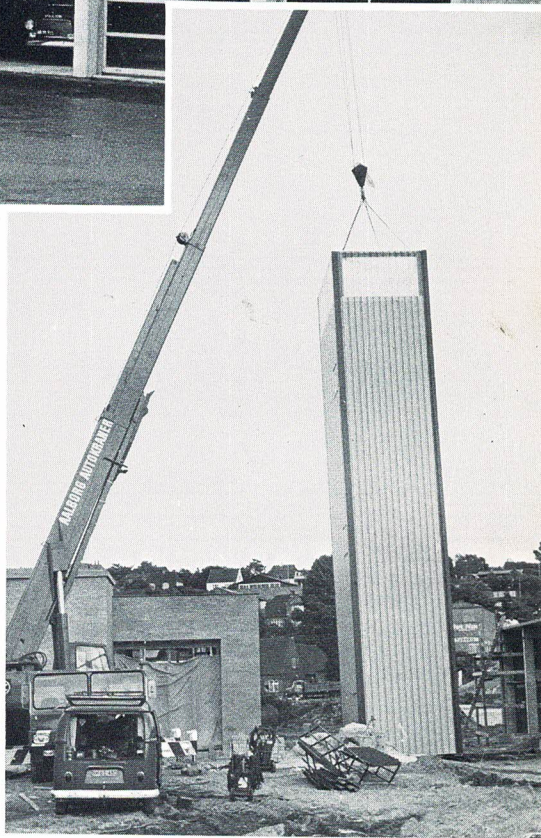
Slangetårnet kom på plads – men det gav lidt komplikationer. Det eneste uheld, der skete på byggepladsen til den nye Falck-station, var da den tilsynsførende ingeniør kom for tæt på, gled og havnede i hullet til olietanken. Falck mødte med katastrofeudrykning – og siden fungerede tilsynet normalt.

Administrationen på 1. sal –

Hele første sal af hovedbygningen – ca. 400 m² – er indrettet til at rumme Ålborgselskabets administration. Kontorlandskabet, de kønne planter og de enkelte afdelinger er omtalt andet steds.

Mandskabet bor skønt –

Som bekendt for de fleste er redningsstationen reddernes andet hjem. De skal opholde sig dér i mange timer, så derfor er det af betydning for trivselen, at mandsskabsfaciliteterne er i orden. I Ålborgbyggeriet må der siges at være lagt megen vægt på denne faktor. Der er skabt lokaler, der er hyggelige og praktiske. Det er ikke et hotelbyggeri, men lokalerne er bestemt af de behov, som redderen mener at have på sin arbejdsplads. Hvilerummene er to-personers, hvor hver mand har et mindre skab til private ejendele. Derudover er der håndvask i hvert rum. Og



DRIFT

Det er ikke enhver jubilar beskåret at kunne tage en bygning til 5 mill. kr. i brug. Men i Ålborg var rammerne sprængt, og nu kan Falck-redderne glæde sig over, at puslespillet med at få bare halvdelen af køretøjerne i garage om natten er en saga.

Ålborgs nye Falck-station

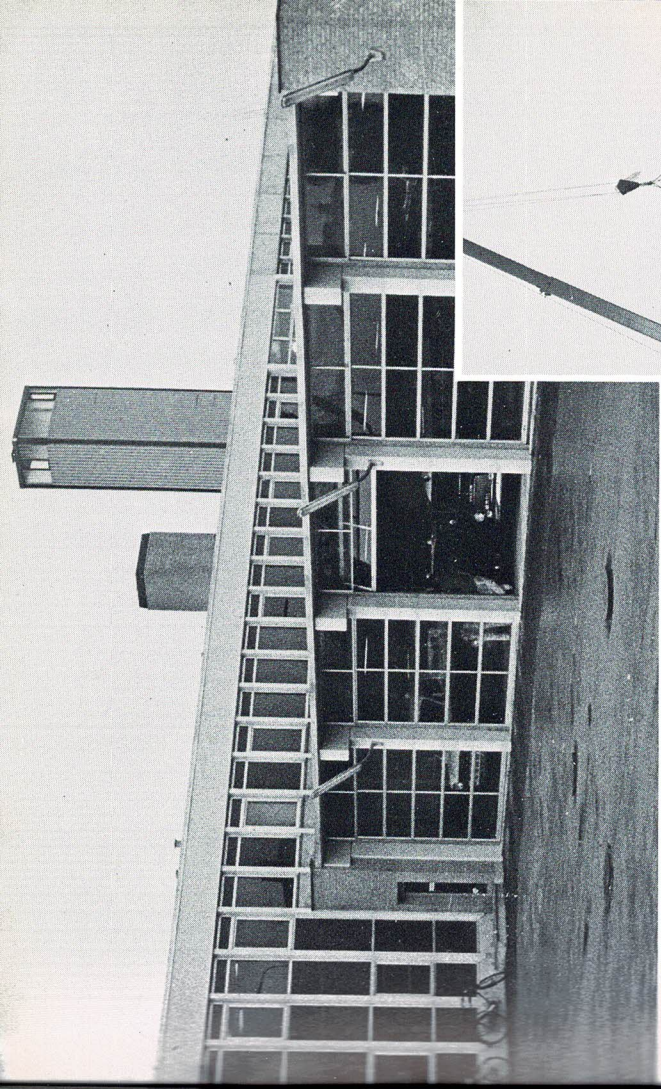
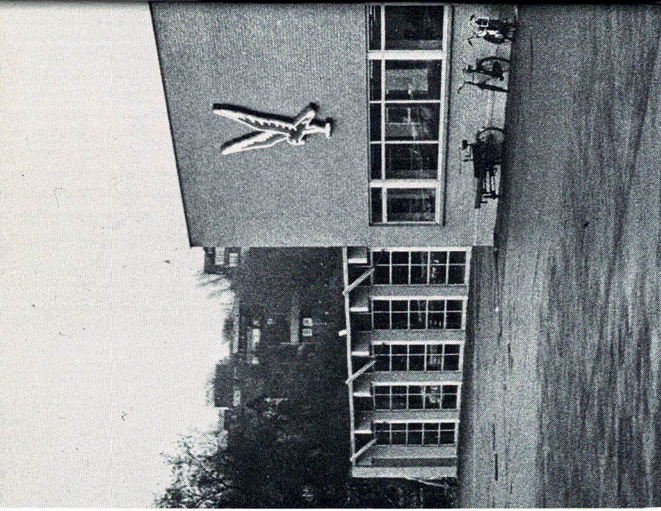
På gyngende grund -

Körpset erhvervede i 1968 en grund på Håndværkervej i Ålborg. Man tog specielt hensyn til beliggenheden direkte ved en projekteret motorvej, der tages i brug om kort tid. Mod nord ad motorvejen føres man direkte gennem tunnelen til Nørresundbysiden, og mod syd er man straks inde på en af Jyllands kommende hovedfærdselsårer. Inden byggeriet iværksattes, viste en undersøgelse af bundforholdene dog visse ulemper ved grunden. Et større piloteringsarbejde var nødvendigt, og 326 jernbetonpæle måtte rammes ned i jorden.

Derudover var det påkrævet at foretage vejanlæg på grunden, så håndværkerne kunne færdes med de tunge maskiner. Disse omstændigheder har naturligvis fordyret byggeriet en del.

Et byggekrak forsinkede det hele -

Et projekt udarbejdet af arkitekt- og ingeniørfirmaet *L. V. Aulker Andersen, Odense* blev vedtaget, og byggeriets indledende manøvre iværksattes den 5. november 1968. Den 26. april 1971 kunne rejsegildet holdes. Alle tidsplaner holdt stik, indtil murerfirmaet, der havde hovedentreprisen, krakkede i juli måned i år. Körpset måtte herefter engagere de nødvendige murere og arbejdsfolk, og *direktør Bødker* overtog den praktiske ledelse af murerarbejdet. Man accelererede byggetempoet, hvilket medførte, at de revigerede tidsplaner kunne holdes. Man sigtede på en etapevis færdiggørelse af byggeriet, og det muliggjorde ibrugtagningen af administrationskontorerne allerede i slutningen af september. Og den 30. oktober kl. 00.00 kunne den resterende del af det 3000 m² store Falck-hus tages i brug. Byggeomkostningerne incl. kurstab forventes at andrage godt 5 mill. kr.



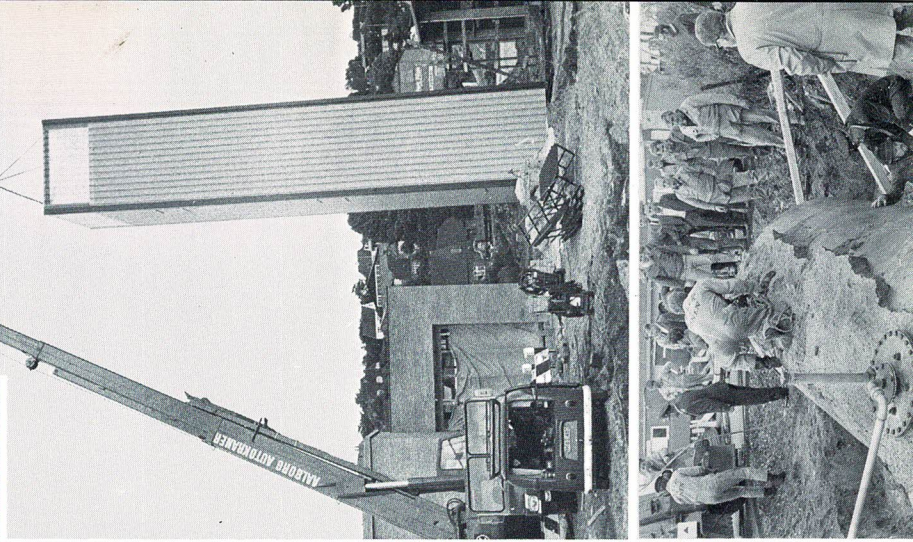
Slangetårnet kom på plads - men det gav lidt komplikationer. Det eneste uheld, der skete på byggepladsen til den nye Falck-station, var da den tilsynsførende ingeniør kom for tæt på gled og havnede i hul-løt til olietanken. Falck mødte med katastrofe-udtrykning - og siden fungerede tilsynet normalt.

Administrationen på 1. sal -

Hele første sal af hovedbygningen - ca. 400 m² - er indrettet til at rumme Ålborg-selskabets administration. Kontorlandskabet, de kønne planter og de enkelte afdelinger er omtalt andet steds.

Mandskabet bør skønt -

Som bekendt for de fleste er redningsstationen reddernes andet hjem. De skal op-holde sig dér i mange timer, så derfor er det af betydning for trivselen, at mand-skabsfaciliteterne er i orden. I Ålborg-byggeriet må der siges at være lagt me-gen vægt på denne faktor. Der er skabt lokaler, der er hyggelige og praktiske. Det er ikke et hotelbyggeri, men lokalerne er bestemt af de behov, som redderen mener at have på sin arbejdsplads. Hvilerum-mene er to-personers, hvor hver mand har et mindre skab til private ejendele. Der-udover er der håndvask i hvert rum. Og





centralt placeret i midten af de 9 hvile- rum er der toilet og soigneringsrum. Opholdsstue og spisestue er ét stort rum, hvor der i tilknytning til spiseafsnittet er køkken med alle moderne hjælpemidler. Modsat spiseafdelingen er der læsestue, tv-stue m. v., og disse forskellige „rum“ er adskilt med lydabsorberende skillevægge. Det giver fleksibilitet i systemet. Er der noget godt i TV, flyttes væggene blot, og man har et stort tv-rum, hvor alle kan sidde behageligt. Hvis andre aktiviteter har interesse, går man i kælderen, hvor der er indrettet kondicenter, skydebane m. v.

Fra hvile- og opholdsrum går man ind ad en flojdør til kontorer for udrykningsledere og lægevagten. Endvidere findes her bade-, tørre- og omklædningsrum med garderobeskab til hver mand. Og i tilknytning til disse faciliteter ligger vagtstuen, som mandskabet passerer på vej til udrykningsgaragerne.

Som et specielt effektiviseringsmoment er der i samråd med tillidsmændene indført stempelur på Ålborg-stationen, så alle medarbejderne registrerer deres faktiske arbejdstid på et kort. Derved noteres samtidig evt. overarbejdstimer, og registreringskortet benyttes senere i forbindelse med lønudbetalingen. Endvidere er der overalt opsat el-ure, så der ingen undskyldning er for ikke at huske klokken.

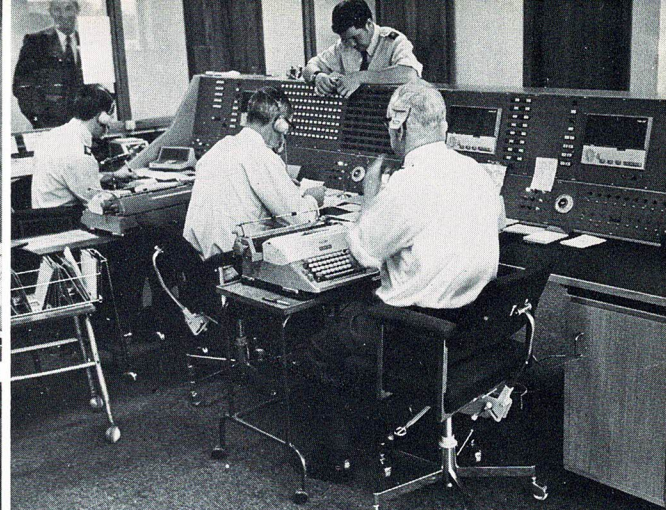
Dimensioneret med fremtidsperspektiv for øje

Regionsvagtcentraler og udbygning af styringssystemer er planer, der kun tales om. Men udviklingen nødvendiggør sandsynligvis, at det snart er realiteter. Den nye Ålborg-vagtcentral er med udvidelsesmuligheder på 1. sal dimensioneret til at kunne rumme disse ting. Vagtstuen, der ligger ved udkørslen fra stationen, er indrettet i samarbejde med konsulent *Børge Pedersen* fra København.

Det tekniske udstyr er perfekt, og de mange knapper og lamper kan give vagtmesteren kommunikationsmuligheder til alt og alle samt et aktuelt billede af beredskabs-situationen og meget andet. Vagtstuen skal til daglig være arbejdsplads for vagtstueleder, 5 vagtmestre og en dame til rapport-skrivning.

Plads til 52 vogne og enheder -

Garageanlægget er opdelt i 3 afsnit: ambulancegarage, brand- og redningsgarage og kranvogngarage. Ambulancegaragen og brand- og redningsgaragen er indrettet efter samme principper med vippeporte, strålevarme, og en dybde på 16 m, hvilket svarer til garageplads for to vogne. Disse garager ligger på hver side af vagtstuen vinkelret på hovedbygningen, og udkørsel fra begge garageanlæg kan overvåges fra vagtstuen. Kranvogngaragen, der er en muret carport med 13 garager i dobbelt dybde, ligger bag hovedbygningen, og i forbindelse hermed er anlagt vaskeplads.



Moderne værksted –

I en bygning parallelt med hovedbygningen og med forbindelse til brand- og redningsgaragen ligger værksted og vaskehal. Værkstedet har 5 dobbelte garager, hvoraf 3 har gennemgående revisionsgrave. Værkstedsfaciliteterne rummer derudover maskinrum, reservedelslager og værksteds-kontor. Her beskæftiges 1 værkfører og 7 mekanikere. Fra værkstedet går man gennem en skydedør til vaskehallen, der har 2 garager i dobbelt dybde. Her skal såvel vognvask som vask af slanger finde sted, og slangerne kan efter vask føres direkte op i det 22 m høje slange- og øvelsestårn, der er opført bag vaskehallen.

Depoter i kælderen –

Under en del af hovedbygningen er anlagt kælder. Udover varmecentral rummer kælderen arkiv, forbindsstofdepot, sikringsrum til nødvagtstue samt det til mand-skabet indrettede kondicenter med skydebane i den videregående krybekælder.

Helikopterlandingsplads –

På et areal mellem stationsbygning og skellet mod motorvejen er projekteret en helikopterlandingsplads. Selve etableringen lader vente på sig, men installationerne til lys m. v. er parate. Projektet skal ses som et led i samarbejdet med flyvevåbnet, som dir. Bødker håber vil kunne udbygges.

Fra venstre:
Der er gang i madgryderne.
Kantinen for redderne er stor nok endnu.
Vagtcentralen er bygget med eksperthjælp.
Det lille billede viser en 50 grams telefon til af-løsning af de tunge rør.



Helheden –

Karakteristisk for Ålborg-byggeriet er det, at alle detaljer er nøje planlagt. Selv om man ved projekteringen har taget hensyn til de rationaliserings- og effektiviserings-faktorer, der diskuteres i dag, og som sikkert skal realiseres om føje tid, så virker byggeriet absolut ikke overdimensioneret. Næsten enhver kvadratmeter tages i brug fra starten, bl. a. fordi man koncentrerer døgnvagtstjenesten i Storålborg på den nye station.

Givet er det, at Ålborg A/S på Håndværkervej har fået et hovedkvarter, hvorfra der er de bedste betingelser for at videreføre den produktive linie, der er kendetegnende for selskabet og dets medarbejdere.

jea



centralt placeret i midten af de 9 hvile- rum er der toilet og soigneringsrum. Opholdsstue og spise-stue er ét stort rum, hvor der i tilknytning til spiseafsnittet er køkken med alle moderne hjælpemidler. Modsat spiseafdelingen er der læsestue, tv-stue m. v., og disse forskellige „rum“ er adskilt med lydabsorberende skillevægge. Det giver fleksibilitet i systemet. Er der noget godt i TV, flyttes væggene blot, og man har et stort tv-rum, hvor alle kan sidde behageligt. Hvis andre aktiviteter har interesse, går man i kælderen, hvor der er indrettet kondicenter, skydebane m. v.

Fra hvile- og opholdsrum går man ind ad en fløj dør til kontorer for udrykningsledere og lægevagten. Endvidere findes her bade-, tørre- og omklædningsrum med garderobereskab til hver mand. Og i tilknytning til disse faciliteter ligger vagtstuen, som mandskabet passerer på vej til udrykningsgaragerne.

Som et specielt effektiviseringsmoment er der i samråd med tillidsmændene indført stempelur på Ålborg-stationen, så alle medarbejdere registrerer deres faktiske arbejdstid på et kort. Derved noteres samtidig evt. overarbejdstimer, og registreringsskottet benyttes senere i forbindelse med lønudbetalingen. Endvidere er der overalt opsat el-ure, så der ingen undskyldning er for ikke at huske klokken.



Dimensioneret med fremtidsperspektiv for øje

Regionsvagtcentraler og udbygning af styringssystemer er planer, der kun tales om. Men udviklingen nødvendiggør sandsynligvis, at det snart er realiteter. Den nye Ålborg-vagtcentral er med udvidelsesmuligheder på 1. sal dimensioneret til at kunne rumme disse ting. Vagtstuen, der ligger ved udkørslen fra stationen, er indrettet i samarbejde med konsulent *Børge Pedersen* fra København.

Det tekniske udstyr er perfekt, og de mange knapper og lamper kan give vagtmestere kommunikationsmuligheder til alt og alle samt et aktuelt billede af beredskabs-situationen og meget andet. Vagtstuen skal til daglig være arbejdsplads for vagtstueleder, 5 vagtmestre og en dame til rapport-skrivning.

Plads til 52 vogne og enheder –

Garageanlægget er opdelt i 3 afsnit: ambulancegarage, brand- og redningsgarage og kranvognsgarage. Ambulancegaragen og brand- og redningsgaragen er indrettet efter samme principper med vippeporte, strålevarme, og en dybde på 16 m, hvilket svarer til garageplads for to vogne. Disse garager ligger på hver side af vagtstuen vinkelret på hovedbygningen, og udkørsel fra begge garageanlæg kan overvåges fra vagtstuen. Kranvognsgaragen, der er en muret carport med 13 garager i dobbelt dybde, ligger bag hovedbygningen, og i forbindelse hermed er anlagt vaskeplads.



Moderne værksted –

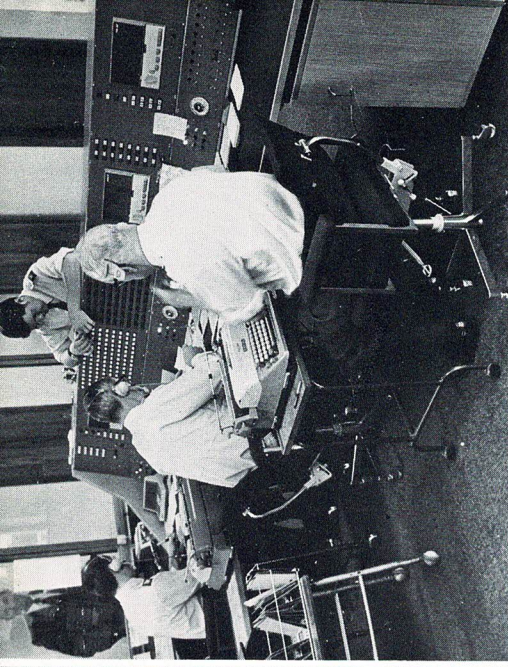
I en bygning parallelt med hovedbygningen og med forbindelse til brand- og redningsgaragen ligger værksted og vaskehal. Værkstedet har 5 dobbelte garager, hvoraf 3 har gennemgående revisionsgrave. Værkstedsfaciliteterne rummer derudover maskinrum, reservedelslager og værkstedskontor. Her beskæftiges 1 værkmester og 7 mekanikere. Fra værkstedet går man gennem en skydedør til vaskehallen, der har 2 garager i dobbelt dybde. Her skal sævel vognvask som vask af slanger finde sted, og slangerne kan efter vask føres direkte op i det 22 m høje slange- og øvelsesstærn, der er opført bag vaskehallen.

Depoter i kælderen –

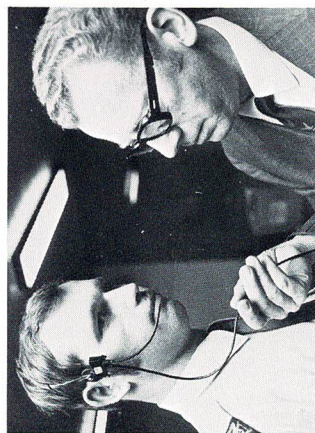
Under en del af hovedbygningen er anlagt kælder. Udover varmecentral rummer kælderen arkiv, forbindningsdepot, sikringsrum til nødvagstue samt det til mandskabet indrettede kondicenter med skydebane i den videregående krybekælder.

Helikopterlandingsplads –

På et areal mellem stationsbygning og skellet mod motorvejen er projekteret en helikopterlandingsplads. Selve etableringen lader vente på sig, men installationerne til lys m. v. er parate. Projektet skal ses som et led i samarbejdet med flyvevåbnet, som dir. Bødker håber vil kunne udbygges.



Fra venstre: Det er gang i madgryderne. Kaminen for rednerne er stor nok endnu. Vagtcentralen er bygget med eksperthjælp. Det lille billede viser en 50 grams telefon til afløsning af de tunge rør.



Helheden –

Karakteristisk for Ålborg-byggeriet er det, at alle detaljer er nøje planlagt. Selv om man ved projekteringen har taget hensyn til de rationaliserings- og effektiviseringsfaktorer, der diskuteres i dag, og som sikkert skal realiseres om føje tid, så virker byggeriet absolut ikke overdimensioneret. Næsten enhver kvadratmeter tages i brug fra starten, bl. a. fordi man koncentrerer døgnvagtjensenen i Storbårborg på den nye station.

Givet er det, at Ålborg A/S på Håndværkervej har fået et hovedkvarter, hvorfra der er de bedste betingelser for at videreføre den produktive linie, der er kendt og anerkendt af selskabet og dets medarbejdere. *jea*

En af de medarbejdere, der har størst anciennitet i Falcks Ålborg-selskab, er overassistent Eivin Christensen fra vagtcentralen på Ålborg-stationen. Han har næsten 40 års virke bag sig og har været med til lidt af hvert. Hvad mener han om hele udviklingen?

Korpset holder mig ung

Eivin Jens Mejer Christensen,
overassistent.
59 år
Gift med fru Karen
2 børn, Ib og Tove
Ansæt 13. oktober 1934
1934-35: Redder, Ålborg
1935-38: Redder, Løgstør
1938-63: Vagtmester, Ålborg
1963-69: Assistent, Ålborg
1969- : Overassistent, Ålborg



Hvordan er det at være en af de ældste medarbejdere?

– Jeg tror først, jeg bliver gammel, når jeg må forlade mit arbejde i korpset. Samværet med de mange unge mennesker holder mig ung. De stiller krav til mig som leder af vagtcentralen, og jeg må holde mig i form for at følge med. Det er ofte et hårdt job at disponere de mange ydelser. Men tillidsmændene og lederne forstår at tale om eventuelle problemer.

Din mening om uddannelse før og nu?

– Min kunnen som redningsmand bygger mest på erfaring gennem de 21 år,

jeg har været i udrykningstjenesten. Fruensgaard syntes, jeg var dygtig nok – så jeg kom ikke på den gamle Amager-skole, men senere på et glimrende lederkursus på Ørnegården. Reddernes uddannelse i dag er af betydelig højere kvalitet, men det er også den tekniske udvikling, der har gjort det påkrævet. Redderne er dygtige, og de kan deres kram. Der findes stadig nye metoder. Det, vi før måtte klare med en skovl og donkraft, klares i dag ved tryk på et par knapper. Men det er godt det samme – for der spares megen tid. Her på stationen har vi en assistent, der leder uddannelsen. Og det er en god ordning.

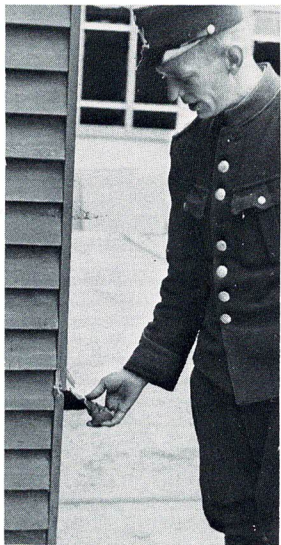
Hvad med kvinder på arbejdspladsen?

– Specielt på vagtstuerne mener jeg ideen er god. Til rapportskrivning er de mandfolkene overlegne. Men også til donorkørsel o. lign. kunne vi udmærket anvende de såkaldte Falckoliner.

Hvad har din beskæftigelse i korpset betydet for familielivet?

– Jeg startede i korpset i 1934 med 1 krone i timen. Det var ikke mange penge – men nok til at jeg i 1939 kunne gifte mig og stifte hjem. Trods en „kineservagt“, hvor vi kun havde fri hver 3. aften, mener jeg selv at have støttet min kone i det hjemlige arbejde. Og to børn, der nu begge er voksne Falck-fans, har vi da også fået. De mange vagtdøgn har muligvis været en belastning for min kone, men det er aldrig kommet til udtryk i vort ægteskab. I 1959 byggede vi et hus i Nørresundby – vi har bil. Hvad mere kan man ønske sig – udover at bevare det gode helbred. Og det tvivler jeg ikke på, så længe jeg er aktiv Falck-mand.

(Jea)



Eivin Christensen har været med til meget – også kugleregn under besættelsen.

En af de medarbejdere, der har mindst anciennitet i Falck, er redder Bjarne Svendsen fra Års. Han har faktisk kun været redder i 4 måneder. Hvad er hans egen og fru Lilian's mening om det job, han nu er gået ind til?

Fast arbejde og fast løn betyder meget



Hvorfor er du ansat hos Falck?

– Jeg havde lyst til at komme ind i korpset, da jeg i Flyvevåbnet var ansat i brand- og redningstjenesten i Ålborg Lufthavn. Jeg havde også lyst til at prøve noget nyt, og jeg var heldig at komme ind som en af de sidste i 1971.

Bjarne Svendsen, redder.
27 år
Gift med fru Lillian
1 barn, Pia på 6 og en i vente
Uddannet tømrer, tidligere landmand.
Ansæt 1. august 1971
1971- : Redder, Ars/Farsø

Følte du dig velkommen?

- Ja. Der er en god skriftlig information, og jeg fik en fin modtagelse og instruktion af stationslederen og andre erfarne medarbejdere.

Vagttid?

- Foreløbig dagtjeneste, men jeg glæder mig til døgtjenesten.

Indstilling til gerningen?

- Det er dejligt at komme i kontakt med folk. Jeg kører som 2. mand på sygetransport og klarer selv autohjælp og småvognsture.

- Hvis der skulle blive ringet, når jeg har fri - så er det fordi, der er brug for mig - og så kommer jeg, uanset om det skattemæssigt kan betale sig eller ej. Penge er ikke afgørende i denne situation.

Fru Lillian: - Man skal være glad for at møde på sit arbejde, og Falck er lige så godt som så meget andet. Jeg er ikke nervøs for at det bliver en konkurrent til familielivet.

Forventninger?

- Fast arbejde betyder meget for os, der har faste udgifter til hus og lignende. Det er sådan set de eneste forventninger, jeg har i øjeblikket.

Fritidsinteresser?

- Som tømrer har jeg selv bygget vort nye hus i Farsø. Det har taget en del fritid, men min hobby er jagt, og her er gode muligheder i terrænet. Hjemmeværnet tager også noget tid.

Slår lønnen til?

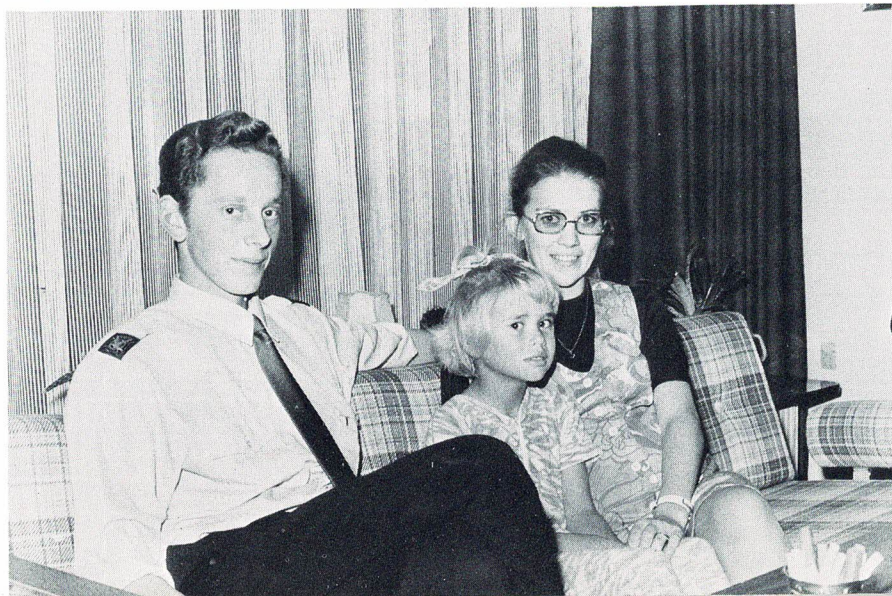
- Den fornemmelse, at 2.700 kr. af månedslønnen er fast løn betyder meget, når vi har hus og bil. Min kone arbejder i sparekassen, og til husholdning går omkring 1.000 kr. hver måned.

- Som selvbyggere står huset på 145 m² os i omkring 125.000 kr. Hvis vi skulle have købt det nøglefærdigt, var prisen blevet omkring 225.000 kr.

- De fleste kolleger har eget hus, og omkring halvdelen har vel udearbejdende koner. Selv om vi ikke kan rutte med pengene, slår de nu meget godt til.

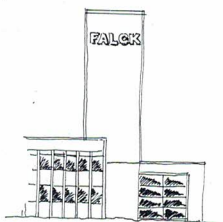
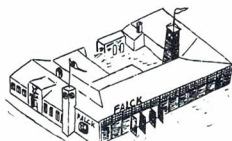
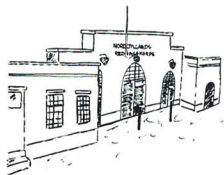
(Kjær)

Bjarne Svendsen, fru Lillian og Pia har det godt i det nye hus.



Under Falcks Ålborg-ledelse hører 12 stationer og 1 hjælpebrandstation. Hvor ligger de, og hvordan ser de ud? Vi har været en tur rundt i området.

ÅLBORG



Udover de mange beretninger fra Ålborg, som er genfortalt i dette blad, kan vi som en kuriositet nævne hin aprildag, da assistent Stenstrup og redningsfører Christensen kom på tigerjagt. En tiger var om bord på M/S „Borreby“ på vej til Skotland sluppet ud af sit bur og løb rundt. Den ærværdige konge blev indfanget og kom velbeholden til ZOO i Edinburg.

BROVST



Stationen i Brovst har fået bygget om et par gange i dens korte levetid. Nu har man både plads til bilerne og andedam i baghaven. Om sommeren har stationen ofte en særlig opgave. Nogle kilometer fra byen går en lille turistvej over den såkaldte **Gjøl-dæmning**. Når to biler mødes, sker det ofte, at den ene rutscher ned ad dæmningen og lægger sig i vandet – og så træder Brovst i aktion med kranvogn. Selv om der på dæmningen er max.-vægt 2,5 ton, har stationen været ude for at skulle trække en stor tankvogn op af dybet.

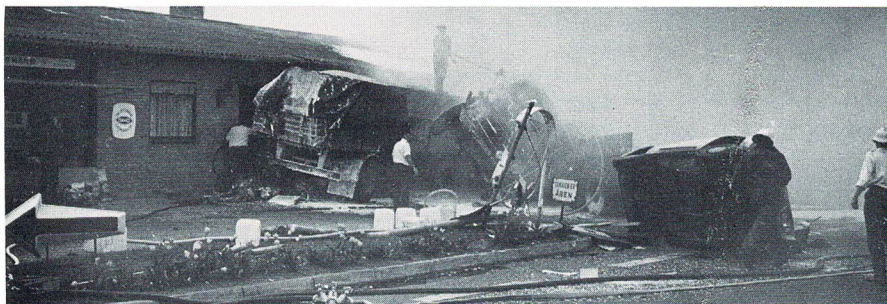
BRØNDERS- SLEV



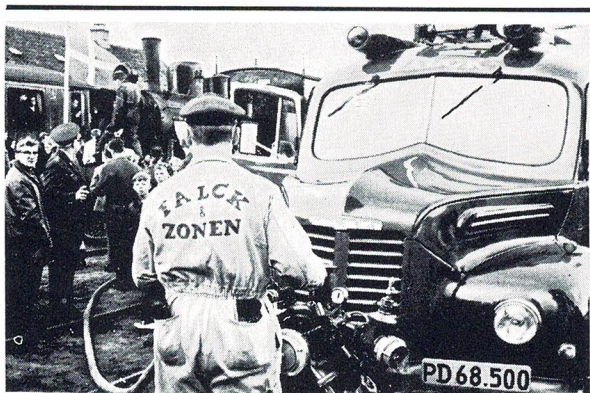
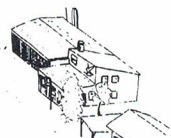
Brønderslev-stationen er et eksempel på, at det ved ombygning kan lade sig gøre at få en station, der er mindst lige så god som en ny. Der er skolestue, fine opholdslokaler, tørrerum, depotrum og

sauna. Sidstnævnte har redderne også selv bygget med tilskud af materialer fra korpset, fordi de havde sparet en del penge ved selv at modernisere den øvrige del af stationen.

Man husker bedst en stor **tankvognsbrand** i 1970, hvor en tankvogn, en lastvogn, en tankstation og et hus stod i lys lue på hovedvejen. På 6 minutter var 6 køretøjer og 17 Brønderslev-reddere på stedet. Det viste sig, hvor stor betydning afspærring har. Den var endnu ikke etableret af politiet, da redderne til deres forfærdelse fik øje på endnu en tankvogn, der på hovedvejen forcerede slanger og flammehav – med 10.000 liter brændstof i tanken.

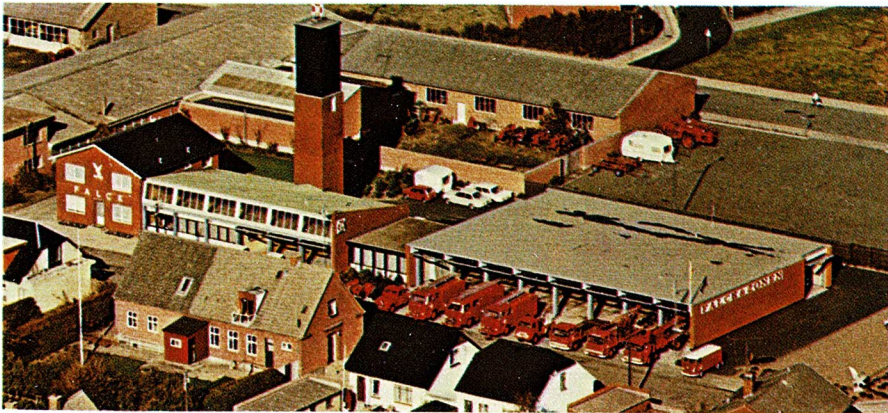


DRONNING- LUND

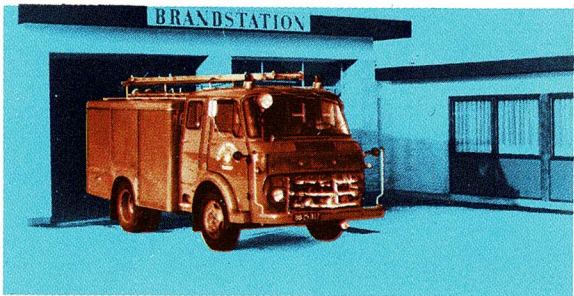


Stationsleder **Vald. Nielsen** i Dronninglund er tidligere Korsør-redder og beretter, at han under krigen – den dag Shell-huset blev bombet – havde en særlig tur. **Grev Folke Bernadotte** skulle tysttys til Amalienborg. Han kom med fiskerbåd til Korsør, hvorefter Nielsen i ambulance under udrykning kørte ham til København. Det var den eneste måde at komme til hovedstaden på under luftalarm og tysker-spærring.

Ellers huskes Dronninglund-stationen bedst fra historien om lokomotivet på **Ålborg-Sæby-banen**, der på sin sidste rejse – arrangeret af Ålborg Stiftstidende – skulle have vand. Det sørgede man for ved at tilkalde automobilsprøjten fra Dronninglund.



Station Brønderslev.

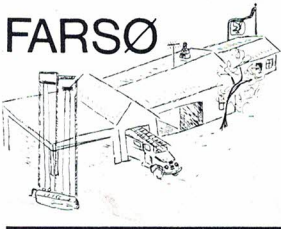


Brandvagnen i Pandrup.

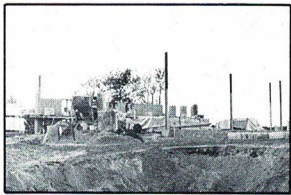


Station Dronninglund.

FARSØ

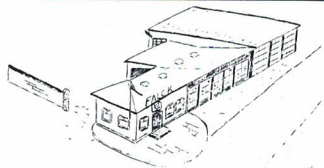


Stationen i Farsø består af gamle lokaliteter. Men en ny er næsten færdig, og så bliver der glæde. Farsø er nemlig den sidste af ZR's gamle stationer, der er tilbage i sin oprindelige skikkelse, og 30 år sætter sit præg på en bygning. Stationen har af bemærkelsesværdige aktioner haft mange. Især huskes en række ulykker med jet-fly, der havde en evne til altid at styrte ned i Farsø-distriktet.



Byggeriet i Farsø.

HADSUND



Stationsleder **Niels Pedersen** i Hadsund er en af de ældste stationsledere under Alborg. Som nestor i faget kan han naturligvis berette spændende ting i timevis. Bl. a. om stationen, der havde et mægtigt problem med vindmøller, der løb løbsk i stormvejr. Så fremstillede redderne selv en „bremseklods“, der kun havde det ene problem, at den var tung at få op i møl-

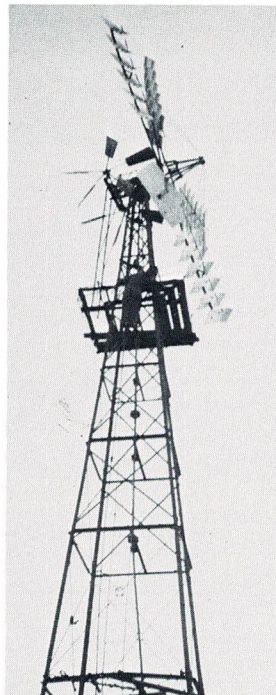
– „Men vi havde god fysik og gode næver, så det gik fint,“ forsikrer Pedersen.

En mere tragisk hændelse stammer fra krigens tid, hvor stationen blev ringet op en aften fra Hadsund Jernbanestation. Meldingen lød: „Der sker nok en togulykke om nogle minutter“. Det var alle stationers mare-ridt, der var indtruffet. To tog på en ensporet jernbane i hver sin retning under mørklægning.



Men da meldingen med stedet kom nogle minutter senere, var Falck forberedt, og det lettede redningsarbejdet, selv om karbidlygter og mørke ikke gjorde arbejdet nemmere.

Stationsleder Niels Pedersen og assistent Sv. Aa. Petersen viser den gamle „bremseklods“ til vindmøller.

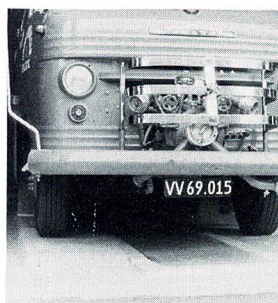


HOBRO



I Hobro er stationen også bygget om, så den er værd at bo i. Som de eneste i landet har redderne alkove-

senge, der minder om de sovepladser, Frilandsmuseet stolt kan fremvise. Men de er hensigtsmæssige og pladsen godt udnyttet. Stationen ligger på en bakke, så vognene måtte enten stå skråt eller stilles lige, da de skulle ind. Det sidste blev valgt, og nu er der støbt en vognbane i højre side, så køretøjerne ikke hælder slemt til siden.



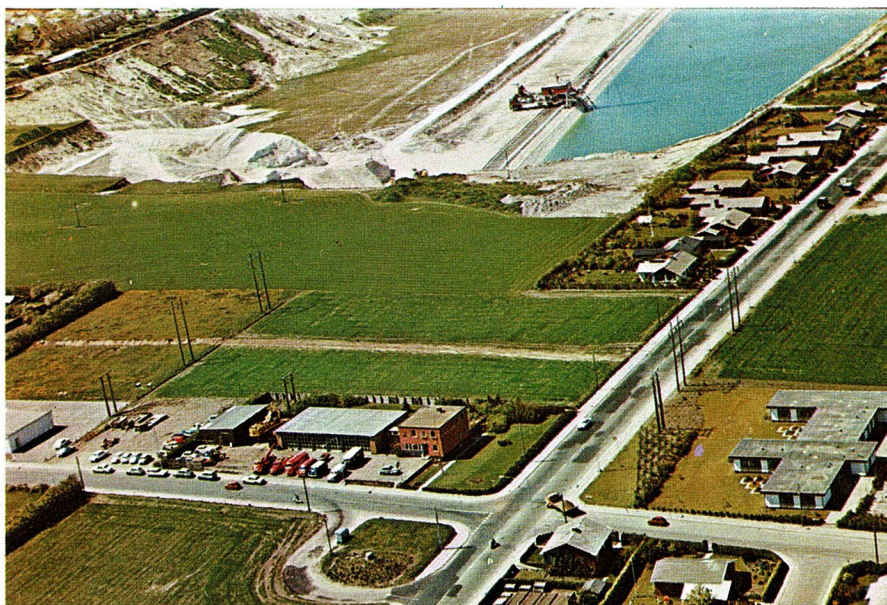
NIBE



I Nibe fik man for nogle år siden centralalarmering via Løgstør. Stationsleder Nødgård har ansvaret for begge stationer. Og Nibe-redderne kører derfor uden egen leder. Men det går strålende. Redningsfører Henning Larsen passer stationen og sørger for, at alt er rent og pænt. Bygningerne er moderniserede og vogntøjet i orden. Skulle der en nat ske en ulykke eller lignende i området, sætter Nibe-redderne en ære i også at kunne klare den situation, selv om de ikke er så mange og officielt har fri.



NØRRESUNDBY



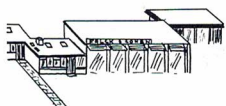
Nørresundby-redderne har altid været friske fyre. På stationen berettes om, hvorledes man skulle transportere et lille nedstyrtet fly fra Nibe Bredning til Ålborg. En kvik mand fandt på råd til bjergningsaktionen. Traktorslanger blev pustet op under den havarerede maskine, og snart sejlede vraget efter redderne i motorbåden. Uheldigvis havde de glemt søkortet, så de stødte på grund ud på aftenen. Men næste morgen fik de da øje på Ålborg. En anden gang var man så uheldig, at et helt vagthold måtte til observation på sy-



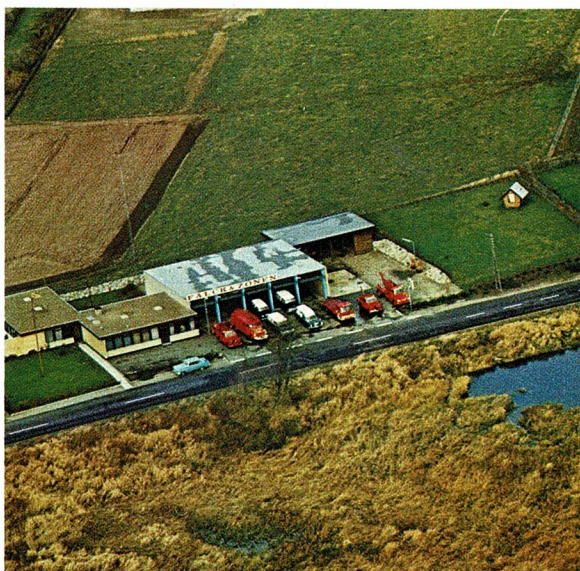
gehuset efter slukning af gårdbrand med NPK-dampe. De 9 mand morede sig så meget, at sygehuset truede med at sætte dem ind på en

lukket afdeling. De spillede kort hele natten – og rygter fortæller, at larmen kunne høres helt ned i Toldbodgade.

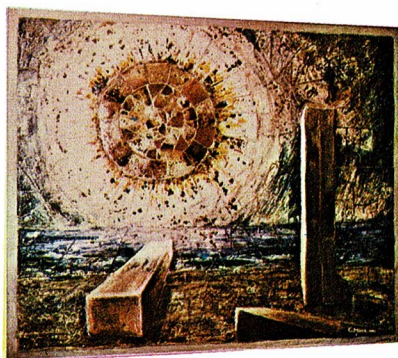
TERNDRUP



Stationen er ny. Mandskabet og stationslederen er erfarne så det batter. Det påstås, at Falck i Terndrup kan klare alt – lige fra at holde dammen overfor fri for blishøns til ombygning af forrige århundredes sprøjter. Terndrup-stationen er så vidt vides den eneste, der nogensinde har fået en **ambulancealarm via TV**. Ved den årlige Rebild fest i 1966 segnede taleren, **Max Henius Knudsen**, pludselig om. Stationsleder **Gundersen** sad og så det i TV, hvorefter han startede ambulancen og kørte til Rebild – og kom få sekunder efter at man havde drejet 0-0-0 på telefonen.



Tæt ved Terndrup bor billedhugger Kris Moes, der har fremstillet 300 medarbejderes storslåede gave til Falck i Ålborg – afsløres 1. december 1971. Relieffet symboliserer den livgivende sol (Falck redder liv), redningsplanke i vand, på land og i luften, symbolsk for Falcks aktiviteter.

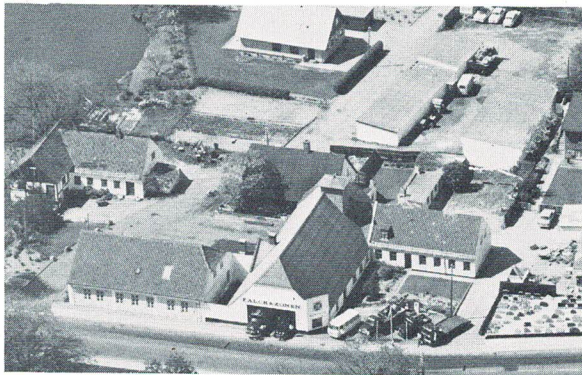


SÆBY



Sæby-stationen er en ombygget gård, der ligger ved siden af en af byens klenodier, den fredede vandmølle. Stationen bærer præg af trange forhold, men det tager man med godt humør. Lidt makabert vises et sted på stationen, hvor en mand

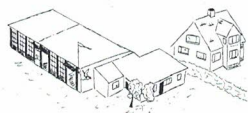
Sæby-stationen med den gamle vandmølle til venstre.



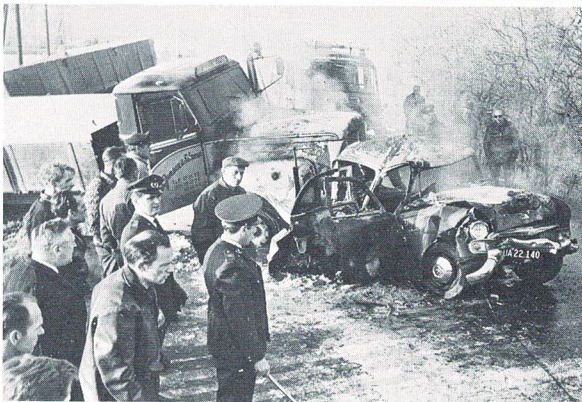
i fordums tid skulle være hængt. Stationen har indrettet sig som man bedst kan. F. eks. er der slangeklargø-

ringsafdeling på 1. sal, hvor man har åbnet loftet, så det danner en fornem balkon over garagen.

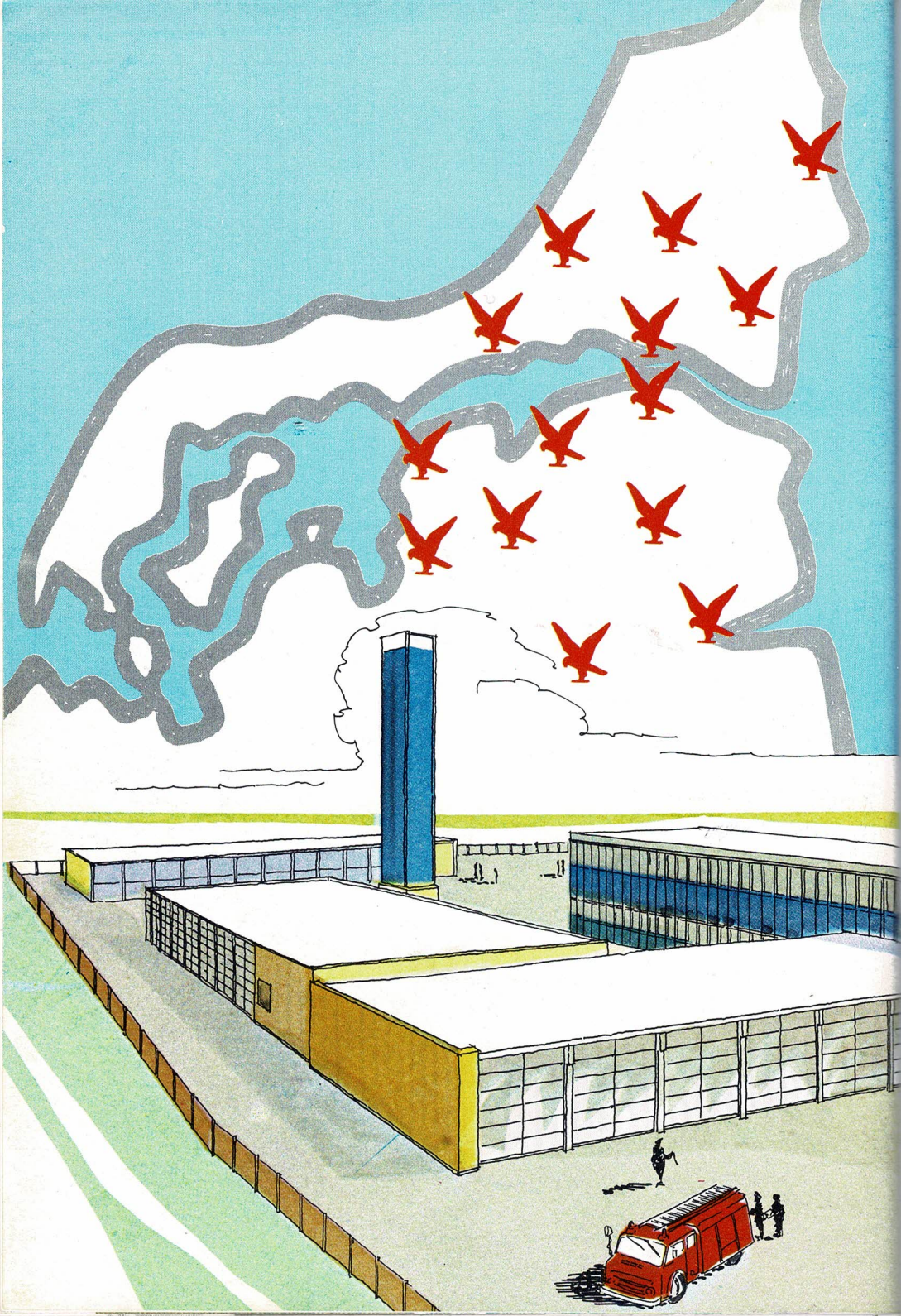
ÅRS

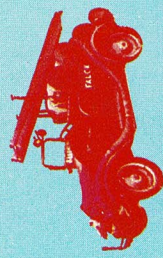
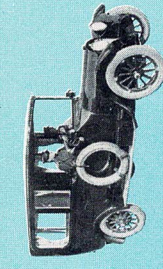
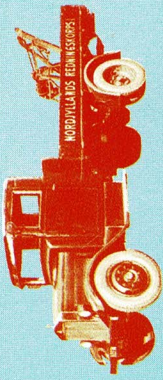


Stationen i Års er nu udbygget således, at der er plads. Her er det også redderne selv, der har gjort en indsats. **Stationsleder Harbo** har et andet problem. Omkring byen sker en del trafikulykker – og der har været adskillige bilbrænde. Bedst huskes branden en decemberdag for få år siden, hvor to unge piger omkom. – **Hvcrfor har ikke alle bilister en ildslukker?** siger Harbo. Og vi må faktisk give ham ret.

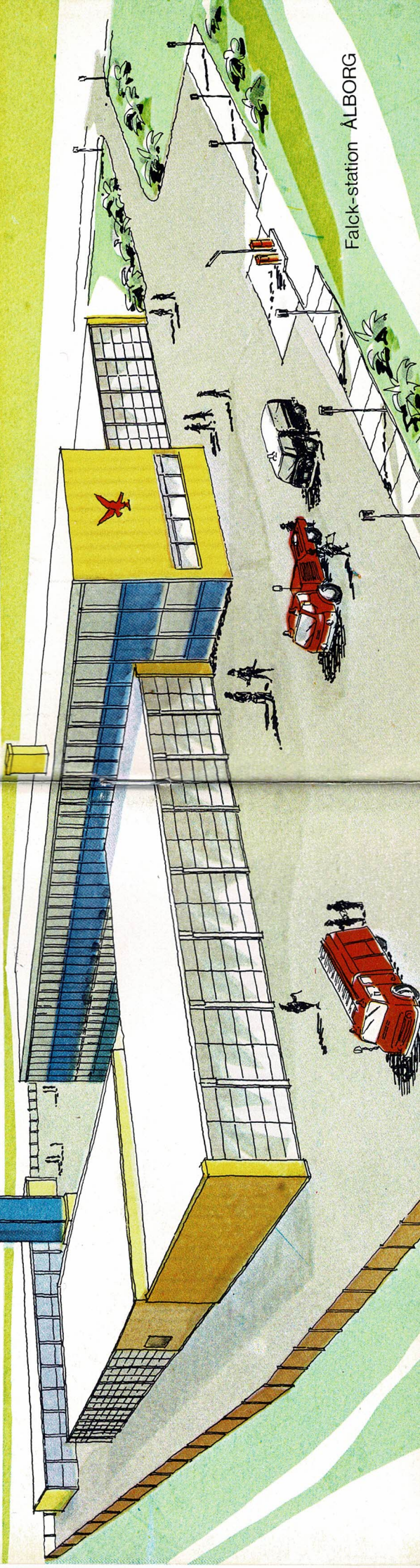


Øverst: Stationen i Års.
Nederst: Intet er så ulykkeligt for en redningsmand som at konstatere, at han står hjælpeløs over for en situation.





FOR MENNESKER DYR OG VÆRDIER



Falck-station ALBORG