



# HJÆLP

MEDDELELSER FRA FALCK

## Indhold:

**Økonomien i 1971**  
side 131

**ERA og et andet  
redningskorps**  
se side 134 m. fl.

**Focus på autohjælpen**  
side 144, 152 m. fl.

**Falck-stationen, der blev  
genoplivet – og andre**  
side 146

**Personalia, smånyt m. v.**  
side 156

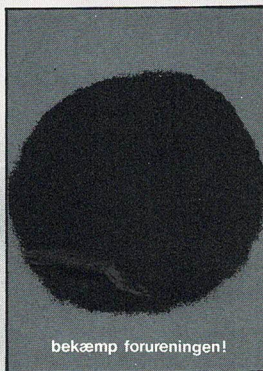
Forsiden:  
**Autohjælp i Aarhus**

Bagsiden:  
**Falck-Nyt**

## MINI KOMMENTAR



# STOP!



# ØKONOMIEN i 1971

**Omsætningen steg 14%**  
**En dyrtidsportion koster 1,5 mill.**  
**Vi bruger ca. 1/2 mill. om dagen**  
**Der indbetales over 50 mill. om**  
**året til det offentlige**

Efter at de enkelte selskabers regnskaber for 1971 er godkendt på de afholdte generalforsamlinger, er der udarbejdet en samlet oversigt over koncernens indtægter og udgifter.

	Mill. kr.	
	1971	1970
<b>Indtægter</b>		
Abonnementer og overenskomster .....	148,2	136,0
Betalt arbejde .....	63,4	49,7
Andre indtægter .....	1,8	1,4
	<u>213,4</u>	<u>187,1</u>
<b>Udgifter</b>		
Løn- og andre personaleomkostninger ....	145,4	125,7
Vogn- og materielomkostninger .....	24,1	23,2
Forbindsstoffer og lignende .....	7,4	7,5
Ejendommenes drift .....	8,1	7,6
Administrationsomkostninger .....	7,6	7,0
Værdiforringelse af materiel og bygninger .	15,8	11,0
Andre omkostninger .....	4,9	4,8
	<u>213,3</u>	<u>186,8</u>
Nettoresultat .....	0,1	0,3

Som regnskabsoversigten viser har de samlede indtægter i alt andraget 213,4 mill. kr., hvilket i forhold til året før udgør en stigning på 26,3 mill. kr. eller 14 %. Udgifterne er opgjort til 213,3 mill. kr. og viser en forøgelse på 26,5 mill. kr., hvoraf alene løn- og andre personaleomkostninger er øget med 19,7 mill. kr.

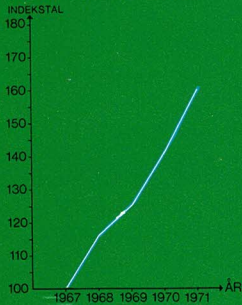
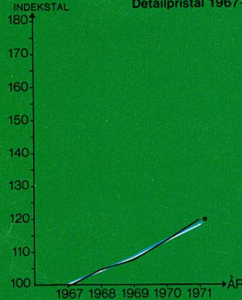
Løn- og andre personaleomkostninger, som i alt udgør 145,4 mill. kr. af de samlede omkostninger, gør korpset meget følsomt over for lønudviklingen i det øvrige samfund. Alene udløsningen af en dyrtidsportion betyder på årsbasis en meromkostning på over 1,5 mill. kr.

Det bemærkes, at udgifterne til indkøb af materiel og bygninger ikke indgår i udgiftsregnskabet, men at beløbene belastes over en årække gennem regnskabsposten „værdiforringelse af materiel og bygninger“. Dette udtryk dækker i principet begrebet afskrivning.

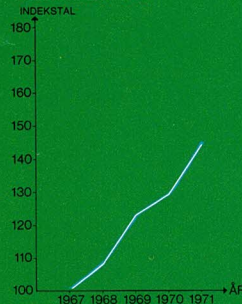
I 1971 er til dette formål anvendt 15,8 mill. kr., hvilket altså stort set modsvarer den slidtage og forældelse, som har fundet sted i årets løb. Beløbet er i forhold til 1970 øget med 4,8 mill. kr. og har nået et niveau, som ud fra et driftsmæssigt synspunkt kan accepteres. I den forbindelse kan oplyses, at materiellets samlede anskaffelsesværdi andrager ca. 85 mill. kr., hvortil kommer bygninger med et beløb af tilsvarende størrelse.

Når øvrige udgiftsposter kun udviser mindre stigninger, hænger dette naturligvis sammen med de spareforanstaltninger, som blev iværksat i 1971.

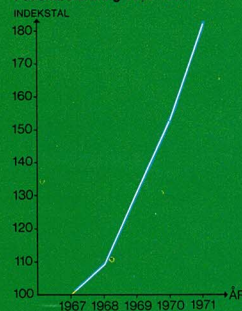
Korpsets omsætning 1967-1971

Abonnementsreguleringspristal 1967-1971  
Detailpristal 1967-1971\*

Rødderlen 1967-1971



Patientbefordring 1967-1971

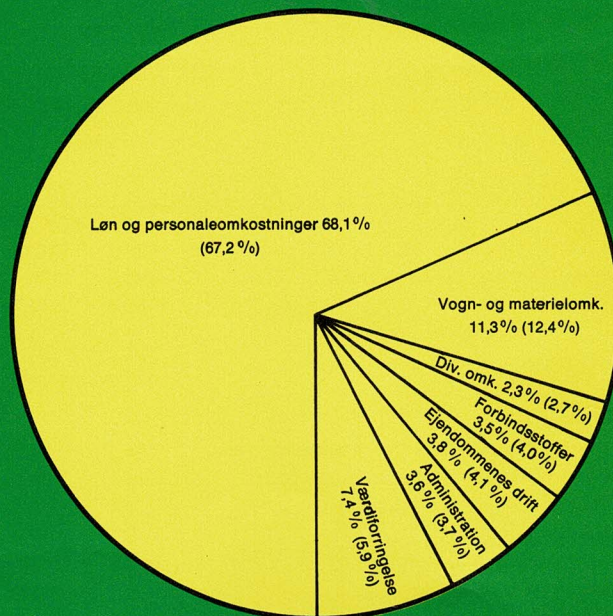


Forskellen mellem årets indtægter og udgifter giver nettoresultatet på 100.000 kr., der målt med andre erhvervsvirksomheder af samme størrelse må karakteriseres som yderst beskedent. Her må det dog straks indskydes, at korpsets økonomiske struktur ikke er direkte sammenlignelig med sådanne virksomheder, væsentligst fordi der arbejdes med forudbetalte afgifter. Men uanset dette, ville et større nettoresultat udover at konsolidere korpset muliggøre løsninger af flere

opgaver, som trænger sig på, ikke mindst inden for stationsbyggeriet.

Den grafiske fremstilling af indtægternes anvendelse i 1971 viser, hvor stor en procentdel vore forskellige udgifter udgør af de samlede indtægter. Løn- og personaleomkostningerne andrager ikke mindre end 68,1%, til vogn- og materielomkostninger anvendes 11,3% og til værdiforingelse af materiel går 7,4%, medens øvrige omkostninger tilsammen udgør 13,2% af indtægterne.

## Indtægternes anvendelse i 1971 (1970-pct. i parentes)



Hver dag bruges ½ mil. kr. Til yderligere illustration af regnskabet er foretaget op-

stilling over indtægter og udgifter pr. dag, d.v.s. regnskabet divideret med 365 =

Indtægter	Kr.
Abonnementer og overenskomster .....	406.000,-
Betalt arbejde .....	173.700,-
Andre indtægter .....	4.900,-
	<u>584.600,-</u>

Udgifter	Kr.
Løn- og andre personaleomkostninger .....	398.400,-
Vogn- og materielomkostninger .....	66.000,-
Forbindsstoffer og lignende .....	20.300,-
Ejendommens drift .....	22.200,-
Administrationsomkostninger .....	20.800,-
Andre omkostninger .....	13.300,-
	<u>541.000,-</u>

	Kr.
Bruttobeløb til investering m. v. ....	43.600,-
÷ værdiforringelse af materiel og bygninger ...	43.300,-
Nettoresultat .....	300,-

Korpsets investeringer har i det forløbne år i alt andraget 25,3 mill. kr., som fordeles sig på bygninger med 8,0 mill. kr. og 17,3 mill. kr. til materiel.

#### 60 mill. kr. til det offentlige

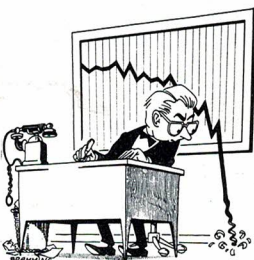
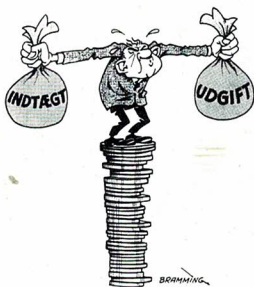
Af korpsets samlede udgifter i 1971 på 213,3 mill. kr. er direkte i statskassen indbetalt nedenstående beløb.

Af yderligere bidrag til det offentlige kan nævnes ATP og benzinafgiften, som andrager henholdsvis ca. 0,6 mill. kr. og ca. 1 mill. kr. samt den del af momsens, som vi i henhold til de særlige vilkår, der gælder for Falck, ikke kan refundere, tilsammen et beløb der belaster regnskabet med i alt ca. 5 mill. kr.

T.H.

	Mill. kr.
Kildeskat .....	43.0
Motorafgifter .....	2.5
Ejendomsskatter .....	0.7
Aktieselskabsskatter .....	0.3
Direkte indbetalt til statskassen .....	46.5
Hertil kommer merværdiafgift, som er afregnet uden for driftsregnskabet med .....	8.2
	<u>54.7</u>

## Bramming har sin egen mening om økonomien:



# ERA er i gang med

ERA er som bekendt ikke, hvad det har været. Men det fungerer stadig. Den samme serviceorganisation eksisterer stadig, blot er dimensionerne omkring hjælpeapparatet reduceret. ERA er i gang med en ny sæson med mange hjælpeydelse og problemer, men såvel i Hamburg som i København er man parat til at løse opgaver for danske turister i udlandet. For at få konstateret, hvordan hjælpen til danske i udlandet fungerer i dag, hvor flere organisationer tager vare på opgaverne, tog redaktionen med på en ERAtur til Polen.

**Vor udsendte medarbejder beretter:**

**HJEMTRANSPORT AF  
AC 85.501 (Taunus 17M)  
FRA WROCLAW, POLEN**

## Et hjertetilfælde

Et københavnsk ægtepar er på ferietur på vej gennem Polen. De har sikret sig selv gennem SOS, og bilen gennem såvel SOS som ERA. Under ophold i Wroclaw får manden et hjertetilfælde og indlægges akut på hospitalet i Wroclaw. Fruen er – på grund af de polske forhold – dårligt stillet. Alarm til SOS i København og ERA i Hamburg. SOS meddeler, at man vil afvente hospitalets klarmelding om hjemtransport. ERA lover at sørge for hjemtransport af bilen snarest muligt.

## ERA-hjælpen sættes i gang

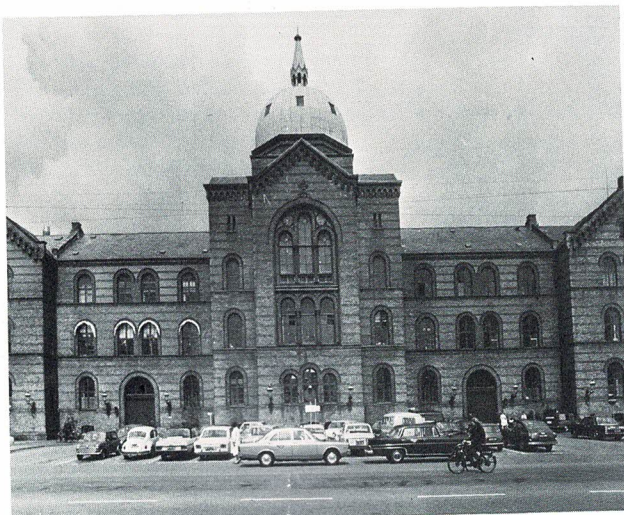
ERA, Hamburg, søger først hjælpen etableret fra Vest-

tyskland, men besværligheder med visum medfører, at sagen overgives til ERA, København. Få dage efter er visum etc. udstedt, og chaufføren – det er også mig – er rejseklar.

## I Polen

Fruen sidder alene i Wroclaw og har søgt bistand hos den danske ambassade i Warszawa. Heldigvis er hun rejsevant – også i østlandene, men sprogvanskeligheder og de spartanske levevilkår gør ikke omstændighederne omkring det danske, nødstedte ægtepar bedre.

Via Warszawa, hvor jeg har kontakt med ambassaden, går turen pr. fly videre til Wroclaw. Ankomst kl. 18. Kontakt med fru. Manden har det bedre, fortæller hun. Fuldmagt til det polske toldvæsen skal udfærdiges. Ambassaden hjælper med polsk oversættelse. Derefter besøg på hospitalet. Manden skal underskrive fuldmagten. –



Vor udsendte medarbejder synes, at Københavns Kommunehospital er et palads ved siden af de polske hospitaler.

# en ny sæson



Bl. a. fordi syge danske sjældent befinder sig godt i udlandet, har det altid været god tone at hjemflyve patienterne i ambulancefly, så vidt det var muligt.

Forholdene på hospitalet er elendige. Københavns Kommunehospital er et palads til sammenligning. Men behandlingen – forholdene taget i betragtning – har været udmærket, beretter manden. Fysisk har han det bedre, men psykisk er det så som så. Det er dog en trøst, at ambassadøren kommer med dansk lægehjælp dagen efter. Og bilen lover jeg at sørge for.

Spiser middag med fru, som beretter om deres trængsler. Men den danske ambassade har været en stor hjælp. Et cadeau til udenrigsministeriet og dets ambassadører verden over.

Ophold på et „I. kl.s hotel“ om natten. Man er forvænt, bevarer. Men der er dog varmt vand fra kl. 3–5 om natten og koldt vand til kl. 12 middag. Man går blot i

sejng og trækker „jerntæppet“ godt op om ørerne.

Næste morgen på toldkontoret. Bilen skal overføres til mit pas – og *slettes på ejerens*. Ellers kommer han ikke ud af Polen, hvor sortebørs og korruption flourer. Besøget på toldkontoret er et kapitel for sig. Her viser bureaukratiet sit værd. De polske kunder venter og venter. Tolderne snakker og ryger. Motivation og initiativ eksisterer ikke. Hvis vi her i landet har skrankepaver, mangler jeg ord for at beskrive de polske embedsmænd. 2½ time senere er en attest (en A4-side) udfyldt med stempler o.s.v. Jeg er klar til hjemturen.

Vejen går via Poznan, Stettin til Svinemünde. Tolderen ved grænsen er venlig, så da jeg har deponeret mine polske penge, der hverken må

importeres eller eksporteres, kan jeg køre om bord på færgen til Ystad i Sverige. Mine få trængsler – til sammenligning med ægteparrets – er overstået. Man er ude af systemet. Inden Østersøens bølgeskvulp vugger en i søvn, undres man over, at lærde danskere kan anbefale os andre et sådant samfundssystem. Men Polen er i øvrigt et rigt kulturland med mange seværdigheder. Det er trods alt et besøg værd.

## ERA's fremtid

Turen gav anledning til overvejelser om ERA's fremtid. Vi har flere serviceorganisationer, der betjener hovedparten af danske i udlandet, så behovet i det store hele kan siges at være dækket.

— jea

# ERA er i gang med en ny sæson

ERA er som bekendt ikke, hvad det har været. Men det fungerer stadig. Den samme serviceorganisation eksisterer stadig, blot er dimensionerne omkring hjælpeapparatet reduceret. ERA er i gang med en ny sæson med mange hjælpeydelse og problemer, men såvel i Hamburg som i København er man parat til at løse opgaver for danske turister i udlandet. For at få konstateret, hvordan hjælpen til danske i udlandet fungerer i dag, hvor flere organisationer tager vare på opgaverne, tog redaktionen med på en ERA-tur til Polen.

**Vor udsendte medarbejder beretter:**

tyskland, men besværligheder med visum medfører, at sagen overgives til ERA, København. Få dage efter er visum etc. udstedt, og chaufføren – det er også mig – er rejseklar.

**HJEMTRANSPORT AF  
AC 85.501 (Taurus 17M)  
FRA WROCLAW, POLEN**

## Et hjertetilfælde

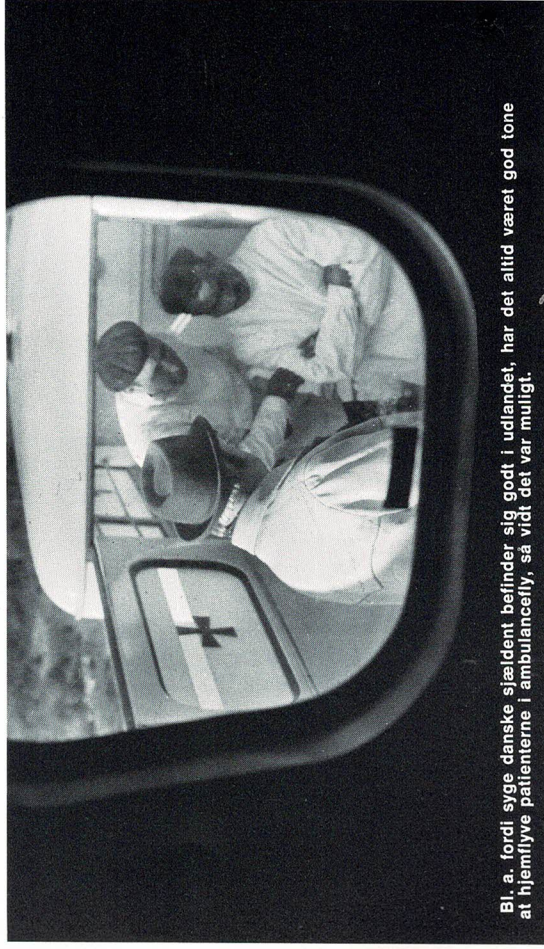
Et københavnsk ægtepar er på ferietur på vej gennem Polen. De har sikret sig selv gennem SOS, og bilen gennem såvel SOS som ERA. Under ophold i Wrocław får manden et hjertetilfælde og indlægges akut på hospitalet i Wrocław. Fruen er – på grund af de polske forhold – dårligt stillet. Alarm til SOS i København og ERA i Hamburg. SOS meddeler, at man vil afvente hospitalets klarmelding om hjemtransport. ERA lover at sørge for hjemtransport af bilen snarest muligt.

**ERA-hjælpen sættes i gang**  
ERA, Hamburg, søger først hjælpen etableret fra Vest-

## I Polen

Fruen sidder alene i Wrocław og har søgt bistand hos den danske ambassade i Warszawa. Heldigvis er hun rejsevant – også i østlandene, men sprogsvanskeligheder og de spartanske levevilkår gør ikke omstændighederne omkring det danske, nødstedte ægtepar bedre.

Via Warzawa, hvor jeg har kontakt med ambassaden, går turen pr. fly videre til Wrocław. Ankomst kl. 18. Kontakt med fru. Manden har det bedre, fortæller hun. Fuldmagt til det polske toldvæsen skal udfærdiges. Ambassaden hjælper med polsk oversættelse. Derefter besøg på hospitalet. Manden skal underskrive fuldmagten.



Bl. a. fordi syge danske sjældent befinder sig godt i udlandet, har det altid været god tone at hjemflyve patienterne i ambulancetøj, så vidt det var muligt.

Forholdene på hospitalet er elendige. Københavns Kommunehospital er et palads til sammenligning. Men behandlingen – forholdene tages i betragtning – har været udmærket, beretter manden. Fysisk har han det bedre, men psykisk er det så som så. Det er dog en trøst, at ambassadøren kommer med dansk lægehjælp dagen efter. Og bilen lover jeg at sørge for.

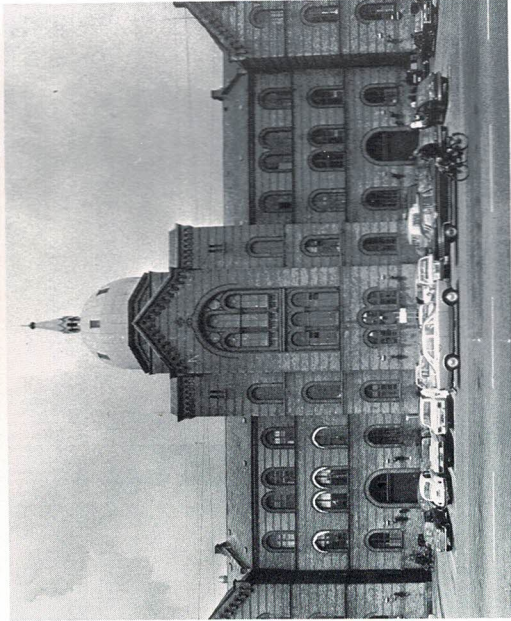
Spiser middag med fru, som beretter om deres trængsler. Men den danske ambassade har været en stor hjælp. Et cadeau til udenrigsministeriet og dets ambassadører verden over. Ophold på et „I. kl.s hotel“ om natten. Man er forvænt, bevares. Men der er dog varmt vand fra kl. 3-5 om natten og koldt vand til kl. 12 middag. Man går blot i

seng og trækker „jernetæppet“ godt op om ørerne. Næste morgen på toldkontoret. Bilen skal overføres til mit pas – og stettes på ejersens. Ellers kommer han ikke ud af Polen, hvor sortbørs og korruption florerer. Besøget på toldkontoret er et kapitel for sig. Her viser bureaukratiet sit værd. De polske kunder venter og venter. Tolderne snakker og ryger. Motivation og initiativ eksisterer ikke. Hvis vi her i landet har skrankepaver, mangler jeg ord for at beskrive de polske embedsmænd. 2½ time senere er attest (en A4-side) udfyldt med stempler o.s.v. Jeg er klar til hjemturen. Vejen går via Poznan, Stettin til Svinemünde. Tolderen ved grænsen er venlig, så da jeg har deponeret mine polske penge, der hverken må

importeres eller eksporteres, kan jeg køre om bord på færgen til Ystad i Sverige. Mine få trængsler – til sammenligning med ægteparrets – er overstået. Man er ude af systemet. Inden Østersøens bølgeskulp vugger en i søvn, undres man over, at lærde danskere kan anbefales andre et sådant samfundssystem. Men Polen er i øvrigt et rigt kulturland med mange seværdigheder. Det er trods alt et besøg værd.

## ERA's fremtid

Turen gav anledning til overvejelser om ERA's fremtid. Vi har flere serviceorganisationer, der betjener hospitationen af danske i udlandet, så behovet i det store hele kan siges at være dækket.



Vor udsendte medarbejder synes, at Københavns Kommunehospital er et palads ved siden af de polske hospitaler.





## Redningskorps på en anden måde

af Børge Johansen

I de senere år har vi plejet en interessant kontakt i Vesttyskland. Det begyndte med et vesttysk besøg på Gladsaxe-stationen af en gruppe mænd, som gerne ville se og høre noget om vor organisation og dens aktiviteter. Det var folk fra en organisation, der kaldte sig „Technisches Hilfswerk“, og som åbenbarede megen viden om og interesse for redningsopgaver og deres løsning. Da jeg i 1971 deltog i tysk Røde Kors' kongres i Göttingen, blev jeg en aften afhentet på mit hotel og kørt ud til det lokale Hilfswerks station, hvor en snes medlemmer af organisationen var til stede. Nogle af dem kendte jeg fra deres besøg i Gladsaxe. Jeg fik forevist gruppens køretøjer og materiel, og vi diskuterede tingene til ud på de små timer. Senere fik vi kontakt med gruppen i Nelzen, Sarstedt og andre byer, og det ser ud til, at både de tyske og de danske redningsfolk vil kunne få megen gavn af en erfaringsudveksling.

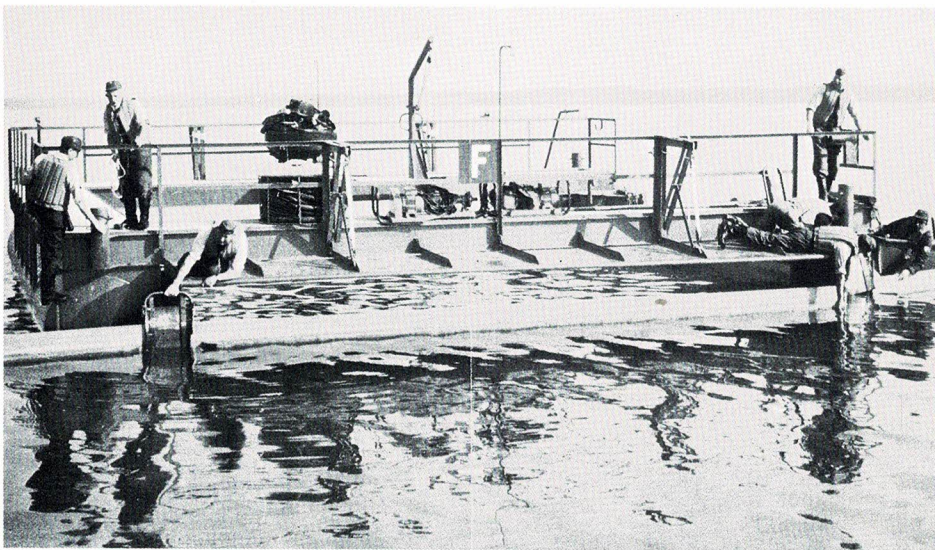
Hvad er *Technisches Hilfswerk* da?

Man kan godt kalde THW et redningskorps, men selv siger tyskerne, at deres organisation er en teknisk katastrofehjælp-organisation med humanitære opgaver og mål. Det er ikke nogen lille organisation. Over 70.000 mand er knyttet til de 500 stationer, der er oprettet i forbundsrepublikken. Organisationen er underlagt en direktion, som sorterer under indenrigsministeriet. Der er altså tale om en offentlig institution, som får de nødvendige midler fra staten.

Med kommunerne har THW egentlig ikke meget at gøre, udover at man efter behov bistår de lokale brandvæsener, når særligt store opgaver skal løses. Det kan også forekomme, at en kommune stiller stationslokaler til rådighed på særligt favourable vilkår.

Det mest bemærkelsesværdige ved THW er vel nok, at det stort set bygger på frivillighed hos de 70.000 mand. At være tilknyttet THW er en helt frivillig sag. Når man melder sig, får man udleveret uniform, støvler og hvad der ellers hører til af arbejdstøj, og man får sikkerhed for eventuel tabt arbejdsfortjeneste. Men man får ingen løn eller anden form for fordele. Man yder virkelig et offer.

Da det er en ren og ulønnet bibeskæftigelse at være knyttet til THW, er det klart, at tjenestens omfang er begrænset. Normalt til 3-4 timer om ugen. Man har i hver by en bestemt tjeneste-aften, og den bruges til øvelser, instruktion og teoretisk uddannelse og til pasning af materiel. Nogle steder mødes man også lørdag eftermiddag eller søndag formiddag. For større grupper må man bruge flere aftener om ugen, så folkene ikke falder over hinanden. Gruppernes størrelser er meget forskellige. I byer som Göttingen og Nelzen er de på hver et halvt hundrede mand. I Sarstedt, lidt syd for Hannover var der 35, men i byer som Hamburg, Berling og München er man oppe på 1500-2000 mand.



THW anlægger oliespærring på en forurenset sø.

Når man har haft lejlighed til at se, hvad disse redningsgrupper kan præstere, imponeres man ikke så lidt, og vi kan sikkert lære en del af det uddannelsessystem, der gælder i THW. Hver mand får en grunduddannelse på 80-90 timer omfattende materiel lære, motorlære, afstivning o.s.v., og når denne uddannelse er vel overstået ved en skriftlig, mundtlig og praktisk prøve, finder der en videregående uddannelse sted. Den omfatter aktion til brud på el-, gas- og vandledninger, båd tjeneste, brobygning, nødtelefonanlæg, bjergning af forskellig art o.s.v. Denne videregående uddannelse strækker sig over henved 200 timer på stationen og et internatkursus på 14 dage. I almindelighed går der 4 år med denne supplerende uddannelse. Tredje uddannelsesfase, som man ikke forpligter sig men nærmere udpeges til, omfatter chaufførkursus, sprængkursus, dykkerkursus og lederkursus.

Man er netop ved at færdiggøre en stor og meget moderne højskole i Arweiler mellem Bonn og Koblenz for det pligtige 14 dages kursus og specialkurserne. Det siger sig selv, at alle kurser er gratis, og at man på skolen får både uddannelse, bøger, frit ophold og tabt arbejdsfortjeneste.

Det er nævnt, at alle 70.000 mand er frivillige. Kun fuldtidsbeskæftigede ledere og instruktører får løn, og det drejer sig i hele forbundsrepublikken ikke om mere end 100 mand. En mindre del af de frivillige er ikke helt frivillige. Det er folk, som ved at vælge tjenesten i THW fritages for militærtjeneste. Disse folk skal forpligte sig til at gøre tjeneste og gennemføre den ønskede uddannelse i en 10-årig periode. Men ser man bort fra denne gruppe, er det rimeligt at spørge, hvad der får 70.000 mand til frivilligt at ofre 2-300 timer om året på

uddannelse, øvelser, materiel pasning etc. uden at få en krone for det. Svaret er ganske enkelt. Interessen for selve sagen og adgangen til at få en uddannelse, der for mange udgør et nyttigt supplement til den uddannelse, de i forvejen har. Dertil kommer så kammeratskabet og det samvær, man i øvrigt organiserer i form af konkurrencer, fester o.s.v.

Vi har hidtil kun omtalt den tjeneste, der som oftest ligger om aftenen på en bestemt ugedag og måske suppleret med nogle timer lørdag eller søndag. Dertil kommer så den tid, der indgår, når grupperne kommer i aktion. Det ligger i sagens natur, at man ikke kan rykke ud øjeblikkeligt. Mandskab og ledere skal tilkaldes fra deres hjem eller arbejdsplads. Der regnes med 30-60 minutter fra alarmers modtagelse til afgang fra stationen.

Opgaverne, som THW kaldes ud til, er meget forskellige, men fælles for dem er, at det er store og vanskelige opgaver, som det i reglen tager lang tid at løse. Nødforsyning af vand, gas og elektricitet til store områder, som af en eller anden grund har fået forsyningerne stoppet, er en opgave for THW. Men også assistance ved togulykker, større oversvømmelser, ved skader på broforbindelser og huse samt oprydning på ulykkessteder hører til de normale THW-opgaver. Nu og da tager man sig også af småting som fældning af store træer, der truer med at vælte, afstivning af huse, der synes at stå lidt usikkert, og man kan også finde på at bjerge biler, der er kommet på afveje i bjergene eller i floderne.

THW arbejder godt sammen med Røde Kors og de frivillige brandvæsener. Disse tre organisationer har det fælles, at de arbejder frivilligt og af interesse for at yde hjælp, når samfundet trænger til den. Man passer meget på ikke at komme ind på de andre organisationers arbejdsområder. – Derfor beskæftiger THW sig heller ikke med patientbefordring eller brandslukning. Men man hjælper f. eks. Røde Kors med at frigøre kvæstede, og man hjælper brandvæsenet med afstivning – kommandoetablering – afspærring – nødtelefon – pumpning o.s.v.

Assistancer ydes af THW ikke blot i Tyskland, men også i andre lande, som har brug for hjælp. THW har været sat ind på storstilede hjælpeopgaver i Holland, Jugoslavien, Tyrkiet, Tunesien, Pakistan og Peru for blot at nævne nogle, og alle steder har der været tale om en effektiv indsats med mandskab og materiel.



Tagdækning efter svære storme tager THW sig også af.

Materiellet er et kapitel for sig. Det er stort og kraftigt, og det omfattes med en til kærlighed grænsende omsorg. Man råder over 5-6000 enheder. – Hovedparten er store materielvogne med omhyggeligt pakkede kasser med værktøj og apparatur. Her fornægter tysk grundighed og systematik sig ikke. Alle ting er på plads og i fin stand. THW-kranvogne ligner ikke vore. De er nærmest beregnet til lokomotiver og den slags tungere genstande, men skal det være, kan de selvfølgelig også hejse en lille personvogn op fra en bjergkløft. Af spe-

cialkøretøjer findes en del med radio- og telefonanlæg, pumper og materiel til rensning af forurenede vand.

Nu lyder alt dette jo overvældende. Man må dog ikke glemme, at forbundsrepublikken er et stort land – godt og vel ti gange større end Danmark og med langt større ulykkesrisici. Man må kunne sætte ind med stort materiel og mange folk, når store ulykker sker.

THW er som nævnt en statsinstitution. Alle udgifter til materiel, lokaler, uddannelse, tabt arbejdsfortjeneste, uniformer o.s.v. afholdes af staten. Hver gruppe får tildelt midler efter et budget, og egne indtægter forekommer kun undtagelsesvis. Det kan hændes, at en haveejer har et stort træ, der truer

med at vælte. Hvis han snakker fornuftigt med den lokale THW-leder, kan han godt få THW til at ordne sagen for sig, og hvis han så honorerer assistancen, kan beløbet bruges til en lille festlighed. Han kan selvfølgelig også fyldestgøre sig i naturalier, f. eks. i form af et par kasser øl og flasker Bummelunder. Men helt efter reglerne er det vist ikke. THW ligner ikke os, selv om mange af de opgaver, vi løser, svarer til dem, der løses af THW. Man kan heller ikke sammenligne det med vort civilforsvar, først og fremmest fordi man i THW ikke bruger værnepligtige og først sætter folk ind på opgaver, når de har gennemgået en uddannelse på 80-90 timer og deltaget i en række øvelser, men også fordi THW-grupperne er spredt over hele landet og udgør over 500 lokale beredskaber. THW kan ikke sammenlignes med noget, vi kender her i landet. Derfor må man nøjes med at karakterisere det som et redningskorps på en anden måde.



BJ Et af THW's specialer: Anlæg af en nødbro.

**Helfen wollen ist gut**  
**Helfen können ist besser**  
**Helfen will gelernt sein**

# OMDREJNINGER & TRÆKKRAFT

I tidsskriftet „*Danske Vognmænd*“ har *civiling. Aksel Mortensen* i en artikel om *vore lastvognes kraftoverføringsystemer på en populær måde* beskrevet, hvilke problemer der knytter sig til konstruktionen af de moderne lastvognes gearkasser og bagtøj. Det er også på glimrende måde såvel illustreret som beskrevet, hvilken afgørende betydning udvekslingsforholdene i gearkasse og bagtøj har for lastvognens trækraft under alle kørselsforhold. Vi har valgt at uddrage nogle interessante kurver og kommentarer fra artiklen, der bl. a. viser, at lastvognenes trækraft også er afhængig af chaufførens gearingsaktivitet.

#### **Kraftkilden: Dieselmotoren**

Af mange årsager er dieselmotoren den mest hensigtsmæssige kraftkilde til lastvogne.

Alt efter konstruktion og størrelse trækker de fleste dieselmotorer bedst ved en omdrejningshastighed på et sted mellem 1200 og 1800 omdrejninger pr. minut. Ved disse omdrejninger arbejder motoren tillige mest økonomisk, medens såvel trækraft som økonomi forringes, når omdrejningerne forøges respektive reduceres. – Dieselmotoren har dog en fundamental fejl, at den ikke yder sin største trækraft ved de hastigheder, hvor trækraften behøves.

#### **Udvekslingen**

Derfor må chaufføren under alle kørselsforhold forsøge at holde motorens omdrejninger inden for den ramme, hvor trækraften er størst, og hans middel til at nå målet er en korrekt betjening af gearkassens og bagtøjets udvekslingsmuligheder.

En forudsætning herfor er naturligvis, at lastvognskonstruktøren har beregnet udvekslingen rigtigt, og at vognen således er forsynet med det nødvendigt antal „trin“ mellem højeste og laveste gear.

Ser vi på de af korpset mest benyttede modeller til bjergning og slæbning af tungere

objekter, nemlig *Ford D 800* og *Scania 110*, er der for begge vognes vedkommende *10 gearingsmuligheder*. – Ford'en har en 5-trins hovedgearkasse og et 2-trins bagtøj, medens Scania'en har en 10-trins gearkasse, hvor der mellem de 5 hovedgear er „indskudt“ en udveksling efter et såkaldt „splittersystem“.

Selv om dimensioner og ydeevne er forskellig for de to vogne, er princippet for opnåelse af den maximale trækraft det samme.

På figur 1 ser vi, hvordan omdrejningerne svinger ved hvert gearskift, hvis man alene benytter de 5 „hovedgear“. 5 gange, indtil vognen er i fart, er motoren under de omdrejninger, hvor ydeevnen er bedst. Resultat: dårlig trækraft og økonomi. På figur 2 er vist, hvordan vognen vil fungere, når alle 10 gear benyttes under accelerationen. Springene fra gear til gear er nu små, og omdrejningerne kan hele tiden holdes i det fordelagtigste område, lidt over 1500 omdrejninger/min.

For begge figurer gælder den forudsætning, at chaufføren af hensyn til økonomi, holdbarhed og støjniveau har valgt at skifte gear ved 2000 omdrejninger pr. minut, selv om maksimalomdrejningerne måske er 2500.

Ved sammenligning af de to figurer ser vi tydeligt, hvorfor lastvognskonstruktøren har valgt at forsyne såvel Ford som Scania med 10 udvekslinger: Af hensyn til *trækraft, holdbarhed og økonomi*.

Derfor vil nogle redderes spontane forbandelser over en kranvogns manglende

Fig.1

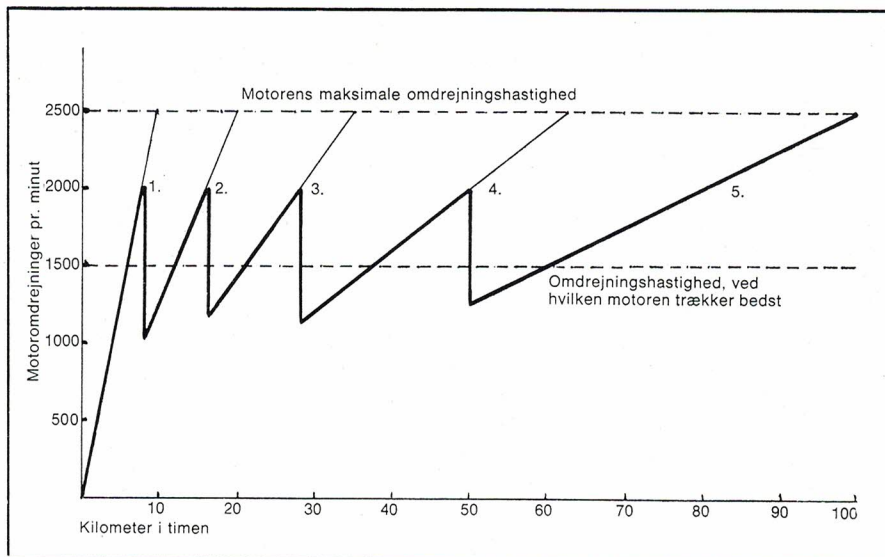
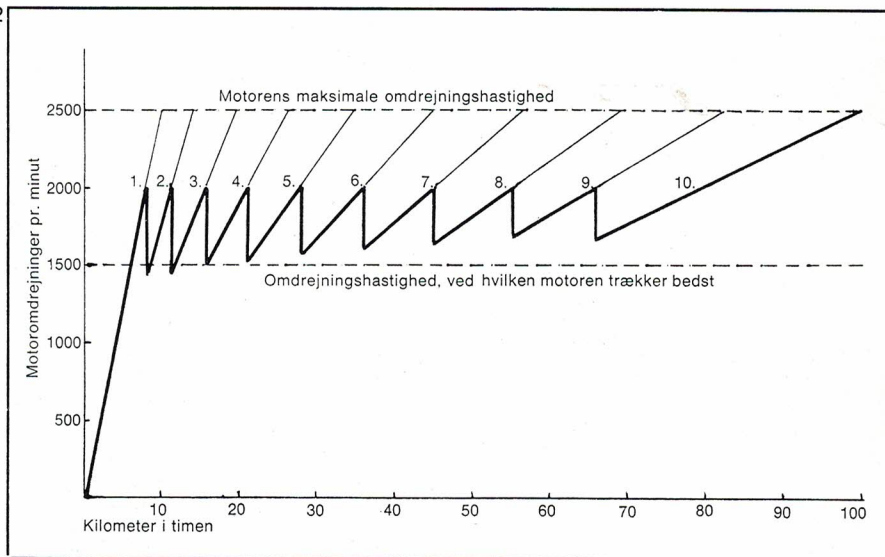


Fig.2



De to figurer viser motorens muligheder ved de forskellige hastigheder:  
 Øverst: De normale 5 hovedgear benyttes. Resultat dårlig trækraft og økonomi.  
 Nederst: Både gearkasse og 2-trins bagtøj benyttes. Resultat, små spring fra „gear“ til „gear“, fordelagtigt omdrejningstal og god økonomi.

trækraft måske kunne afløses af en lidt flittigere brug af gearstangen. Og begge de nævnte vogntyper har omdrejningstæller, således at

de nævnte omdrejningsgrænser til stadighed kan kontrolleres.

Vi har tidligere i Meddelelser nr. 2/68 beskrevet, hvor-

dan et 2 gears bagtøj udnyttes bedst, og hvordan gearskiftet foretages. Og det er noget, alle kan lære.

jea



# BREVE UDEFRA

## Breve fra erhvervspraktikanter:

Jeg synes, at det var en spændende oplevelse. Man fik lov at lave en masse, og jeg fik også en meget fin behandling. Jeg kunne godt tænke mig at blive redder.

Jeg synes, at det var et godt sted at arbejde. De var meget flinke, og det er jo også derfor, man godt kan lide at være redder.

Vældig godt. Interessant. Godt kammeratskab. Spændende.

Der var en god atmosfære i firmaet. Jeg fik et indtryk af den daglige redders tilværelse i arbejdstiden. Jeg anbefaler det til andre.

### ... og til sidst et brev fra en kvindelig erhvervspraktikant:

Jeg vil gerne sige tak for den uge, jeg har tilbragt som erhvervspraktikant på station Kalundborg, det var virkelig interessant, og jeg synes, at jeg har fået et godt indblik i, hvordan arbejdsgangen er på en Falck-station. Det var sjovt at være med ude at køre, og jeg har jo nok heller ikke taget skade af at være med til at gøre bilerne rene. Så hvis jeg ikke kan blive radiotelegrafist, er det ikke helt usandsynligt, at jeg vil forsøge på at blive Falckoline, som det så smukt hedder. Endnu engang tak for ugen, der er gået, og sidst men ikke mindst tak for jeres hyggelige måde at være på.

### Falck Zonen, København

Jeg vil gerne hermed udtale min anerkendelse og tak for god og præcis betjening ved hjemtransport af min bil og mig fra Fredericia til København den 21. april 1972.

Abonnent i København

Station Fredericia: Redder Kurt Bjarne Christensen udførte assistancen.

### Falck Zonen Ribe

Da vi søndag den 30. april 1972 var på en lille tur til Odense, gik vores gamle bil i stykker. Og vi vil hermed takke Falck Zonen for Deres venlige, hurtige og gode service, som blev ydet os.

Abonnenter i Ribe

### Falck Zonen Hellerup Afdeling

Jeg vil gerne med disse linier bringe Falck Zonen i Hellerup en hjertelig tak for en helt ud enestående service.

I juli 1971 bragte De min kone hjem fra Silkeborg. I år har De tre gange bragt min vogn til Andersen og Martini's værksted i Lyngby, og i marts måned bragte De min vogn til Silkeborg Motorkompagni. Her fik jeg en helt ny motor i min dejlige, gamle vogn og håber nu ikke, jeg foreløbig skal gøre Dem ulejlighed.

Jeg synes, det er en helt ud enestående service, Falck Zonen yder sine kunder, og jeg fatter ikke, at ikke alle husstande og bilejere i Danmark tegner abonnement.

Jeg ønsker at fremhæve den enestående venlighed, man møder netop i Hellerup afdelingen. Endnu engang hjertelig tak.

Abonnent i Hellerup



---

# BREVE UDEFRA

---

## Breve fra erhvervspraktikanter:

Jeg synes, at det var en spændende oplevelse. Man fik lov at lave en masse, og jeg fik også en meget fin behandling. Jeg kunne godt tænke mig at blive redder.

Jeg synes, at det var et godt sted at arbejde. De var meget flinke, og det er jo også derfor, man godt kan lide at være redder.

Vældig godt. Interessant. Godt kammeratskab. Spændende.

Der var en god atmosfære i firmaet. Jeg fik et indtryk af den daglige redders tilværelse i arbejdstiden. Jeg anbefaler det til andre.

### ... og til sidst et brev fra en kvindelig erhvervspraktikant:

Jeg vil gerne sige tak for den uge, jeg har tilbragt som erhvervspraktikant på station Kalundborg, det var virkelig interessant, og jeg synes, at jeg har fået et godt indblik i, hvordan arbejdsgangen er på en Falck-station. Det var sjovt at være med ude at køre, og jeg har jo nok heller ikke taget skade af at være med til at gøre bilerne rene. Så hvis jeg ikke kan blive radiotelegrafist, er det ikke helt usandsynligt, at jeg vil forsøge på at blive Falckoline, som det så smukt hedder. Endnu engang tak for ugen, der er gået, og sidst men ikke mindst tak for jeres hyggelige måde at være på.

---

#### Falck Zonen, København

Jeg vil gerne hermed udtale min anerkendelse og tak for god og præcis betjening ved hjemtransport af min bil og mig fra Fredericia til København den 21. april 1972.

**Abonnent i København**

Station **Fredericia**: Redder **Kurt Bjarne Christensen** udførte assistancen.

---

#### Falck Zonen Ribe

Da vi søndag den 30. april 1972 var på en lille tur til Odense, gik vores gamle bil i stykker. Og vi vil hermed takke Falck Zonen for Deres venlige, hurtige og gode service, som blev ydet os.

**Abonnenter i Ribe**

---

#### Falck Zonen Hellerup Afdeling

Jeg vil gerne med disse linier bringe Falck Zonen i Hellerup en hjertelig tak for en helt ud enestående service.

I juli 1971 bragte De min kone hjem fra Silkeborg. I år har De tre gange bragt min vogn til Andersen og Martini's værksted i Lyngby, og i marts måned bragte De min vogn til Silkeborg Motorkompagni. Her fik jeg en helt ny motor i min dejlige, gamle vogn og håber nu ikke, jeg foreløbig skal gøre Dem ulejlighed.

Jeg synes, det er en helt ud enestående service, Falck Zonen yder sine kunder, og jeg fatter ikke, at ikke alle husstande og bilejere i Danmark tegner abonnement.

Jeg ønsker at fremhæve den enestående venlighed, man møder netop i Hellerup afdelingen. Endnu engang hjertelig tak.

**Abonnent i Hellerup**



## Falck Zonen København

Oversat fra engelsk:

Jeg skriver for at takke Falck Zonen for at stille to chauffører til rådighed til hjælp for gennemførelse af transport-programmet under hertugen og hertuginde af Kent's besøg. Både hr. Jensen og hr. Petersen kørte godt og var meget villige og hjælpsomme. Videre bring min tak til dem.

### Den engelske ambassade

Det var redderne John Jensen og Erling Petterson, der kørte.

## Falck Zonen Kerteminde

Min mors og min hjerteligste tak fordi denne transport kunne lade sig gøre. Deres Falck-mænd er enestående, de må høre til Danmarks bedste! Og de er lige friske og flinke alle. Det må i alt fald betyde meget, når det virkelig gælder.

### Abonnet i Kerteminde

## Falck-stationen Tårnbygård

Må det med disse få ord være mig tilladt at udtale min påskønnelse og varmeste tak for den ualmindelig fine service og hjælp, jeg modtog fredag den 18. ds. kl. ca. 22.30, da jeg fik skiftet hjul på min punkterede bil hjemme på min bopæl, og denne blev kørt ud til mig i lufthavnen, hvor jeg var mødt på nattevagt kl. 22.00 ved brug af Taxa, da jeg først opdagede punkteringen kl. 21.45, da jeg skulle af sted.

Jeg har i den korte tid, jeg har været abonnent, haft brug for Falcks venlige og effektive hjælp mange gange og takker herfor.

### Abonnet i Dragør

Station Tårnbygård: Redder Sv. Larsen udførte assistancen, Torben Lastrup var vagtmester.

## Falck Zonen Ålborg

På denne måde vil jeg gerne have lov til at sige Dem tak for den enestående venlighed og hjælpsomhed, De viste mig, lige fra jeg den 15. april 1972 kl. 07 påkaldte Deres hjælp, til De den samme dag kl. 11.35 afleverede min vogn PK 22.865 her i Skagen.

Hele den række af uheld, der kædede sig sammen for mig, havde bagatelagtig karakter, men det var velsignet at møde den imødekommenhed alle lige fra vagtmester, mekanikere til reddere viste mig.

Som gammel abonnent kender man firmaets legendariske venlighed, men en sådan dag virker i høj grad bekræftende.

### Abonnet, Skagen



I Gæst blev Falck fluefangeren klaret til en Familie i Skovvejgade hvor det lykkelige Korps  
at fange den første Flue levende. Af Familien blev to drabte og tre haardt saared. (Dagpressen)

TEGNING AF N. E. LANGE

Kunstmaler **Niels Eric Lange** (1890–1919) havde i 1913 i tidsskriftet **Ravnen** en tegning om Falck som fluefangere.

I påskønnelse fra hans søstre, frk. **Hil-dur C. Lange** og fru **Olga L. Butter-worth**, modtog vi originaltegningen og følgende:

– Dette blad fra hans (Niels E. Langes) skitsebog sender vi med vore bedste ønsker om fortsat indsats af det tillids-vækkende og – altid – oplagte Falck-Zonen's personale, som vi har haft kon-takt med!



Jan Assentorp:

### Redderen – og hans eget lille værksted

Nogle stationer har i stedet for et bredt sortiment af håndværktøj i autohjælpekøretøjerne investeret i en mindre, men godt udstyret værktøjskasse til hver redder. Andre steder har reddere af egen drift investeret i en værktøjskasse. Rigtigt anvendt kan den nemlig skåne redderen for mange, lange bugseringer. Den havarerede vogn repareres på stedet – kunden kører selv videre, og en god service er ydet. Vi har set en del velassorterede kasser med reservedele: sikringer, pærer, platinsæt m. v. til alle gængse automobiler. Redderne siger, at det er en god investering, fordi den danner basis for god service, og hvad deraf følger.

### Hvad koster en værktøjskasse

Det må erkendes, at korpset hvert år investerer i en masse værktøj til vognparken. Hvor der handles – der spildes, desværre. Det kan være et problem at holde værktøjet i alle vognene i orden. Derfor kan det synes som en fornuftig ting at investere i værktøjskasser til hver redder i lighed med, hvad man gør på maskin- og autoværksteder. Værktøj og kasse koster omkring 100 kroner, men ved et samlet køb kan investeringen sikkert gøres for det halve. Det er foreslået, at værktøjskassen kan indgå som en del af den personlige udrustning. Redderen kvitterer for modtagelsen – og skal ved mangler selv erstatte og supplere.

### Det sparer bugseringer

Mange og lange bugseringer spares, når autohjælpen ydes af en fingernem redder med værktøjskasse. Fingernemheden er et erfaringsspørgs-



Værktøjskassen behøver ikke at være stor og tung. Det er det rigtige indhold, der tæller.

# Hver sin værk

– Goddag, det er Falck  
– Hvad fejler vognen?  
– Jeg ved det ikke, men  
selig ud!  
– Vi ser lige på den.  
Op med motorhjelm og  
gang. Redderen har  
med. Den følger ham  
sig om autohjælp.  
med en platinfil. Og  
kørende igen.



# redder tøjskasse

en motoren satte plud-

og hjælpedelen er i  
„egen“ værktøjskasse  
overalt, når det drejer  
sig om assistance klares  
å er abonnenten godt



mål, men et kursus i forbrændingsmotorer kan også danne basis for at klare de hyppige årsager til motorstop som f. eks. tændingsfejl, knækket kilerem etc. Det er opgaver, der kan klares ude på landevejen eller i garagen på den nærmeste station. Og så er det god service for abonnenterne.

jea

## Nu er det moderne!





Jan Assentorp:

### Redderen – og hans eget lille værksted

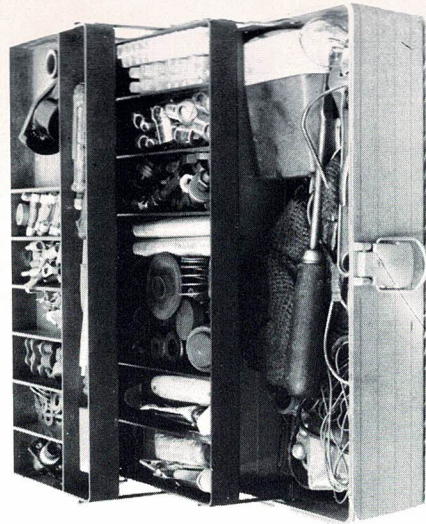
Nogle stationer har i stedet for et bredt sortiment af håndværktøj i autohjælpekøretøjerne investeret i en mindre, men godt udstyret værktøjskasse til hver redder. Andre steder har reddere af egen drift investeret i en værktøjskasse. Rigtigt anvendt kan den nemlig skåne redderen for mange, lange bugseringer. Den havarerede vogn repareres på stedet – kunden køber selv videre, og en god service er ydet. Vi har set en del velassorterede kasser med reservedele: sikringer, pærer, platinset m. v. til alle gængse automobiler. Redderne siger, at det er en god investering, fordi den danner basis for god service, og hvad deraf følger.

### Hvad koster en værktøjskasse

Det må erkendes, at korpsnet hvert år investerer i en masse værktøj til vognparken. Hvor der handles – der spildes, desværre. Det kan være et problem at holde værktøjet i alle vognene i orden. Derfor kan det synes som en fornuftig ting at investere i værktøjskasser til hver redder i lighed med, hvad man gør på maskin- og autoværksteder. Værktøj og kasse koster omkring 100 kroner, men ved et samlet køb kan investeringen sikkert gøres for det halve. Det er foreslået, at værktøjskassen kan indgå som en del af den personlige udrustning. Redderen kvitterer for modtagelsen – og skal ved mangler selv erstatte og supplere.

### Det sparer bugseringer

Mange og lange bugseringer spares, når autohjælpen ydes af en fingermem redder med værktøjskasse. Fingermemheden er et erfaringsspørgs-



Værktøjskassen behøver ikke at være stor og tung. Det er det rigtige indhold, der tæller.

# Hver redder sin værktøjskasse

- Goddag, det er Falck!
  - Hvad fejler vognen?
  - Jeg ved det ikke, men motoren satte pludselig ud!
  - Vi ser lige på den.
- Op med motorhjelm og hjælpeydelsen er i gang. Redderen har sin "egen" værktøjskasse med. Den følger ham overalt, når det drejer sig om autohjælp. Denne assistance klarer med en platinfil. Og det er abonenten godt kørende igen.



mål, men et kursus i for- opgaver, der kan klares ude på landevejen eller i garagen på den nærmeste station. Og så er det god service for abonnenterne. Det er

jeu

## Nu er det moderne!



BRAMMING



## Falck-station genoplivet

**Stationen, der lukkede,  
er åbnet**

Ved en forhandling i forsommeren 1971 mellem Nexø kommune og korpset om brandslukningen i storkommunen nåede man til enighed om, at korpset skulle overtage Nexø kommunale brandvæsen og samkøre dette med korpsets brandvæsen i Svaneke. Direktør *Mogens Falck*, der førte forhandlingerne, godkendte samtidig en flytning af stationen fra det tyndt befolkede Svaneke til det mere tætbefolkede område af det bornholmske østland, nemlig Nexø. Korpset havde tidligere station i Nexø, men den blev som følge af en rationalisering nedlagt i 1967.

**Et projekt til 1 million  
blev godkendt**

Det blev overdraget konstruktør *John Assentorp*, driftsafdelingen, København A/S, at være arkitekt på et byggeri på en 6000 m<sup>2</sup> stor grund på hjørnet af Industrivej og Andersen Nexøvej. Købsprisen for grunden var 6 kr. pr. m<sup>2</sup>. Bornholms Arkitekt- og Ingeniørkontor blev engageret som rådgivende ing.firma.

Allerede den 26. juli 1971 forelå et godkendt projekt. Og i midten af august forelå byggetilladelsen. Efter licitation blev byggearbejdet overdraget tømrermester *Kjeld Olsen*, Nexø, i hovedentreprise. Pris 625.000 incl. moms. Byggeperioden beregnet til syv måneder.

I projektet indgik en separat stationslederbolig. Til brug herfor blev et typehus, „PL-Huset“, sat i ordre til påbegyndelse primo februar 1972. Byggetid 2½ måned.

**Det eneste, man skulle  
huske, var køretøjer og  
hovedpude**

Ultimo april 1972 var stationen som planlagt færdig, og den 2. maj flyttede st. Svaneke til Nexø. Udover køretøjerne var hovedpuden det eneste, mandskabet skulle medbringe. Alt øvrigt udstyr var installeret og klar til brug. Den nye station er på 650 m<sup>2</sup> etageareal, fordelt med 300 m<sup>2</sup> garage, vagtbygning 175 m<sup>2</sup> og kælder 175 m<sup>2</sup>. Byggeriet fremstår i gule mursten med limtræsbjælker som dragere i garagen. Den er med støbt etageadskillelse. Der er rigelig udenomsplads til vask, brændstofpåfyldning og slangesoignering. Slangerrummet er på 16 m<sup>2</sup> og indeholder slangevaskemaskine, slangetørreskab og slangemagasin.

I garagen er der revisionsgrav med udsugning og 10 t hydraulisk gravlift. Endvidere et mindre værksted med bl. a. filebænk og højtrykssmøreapparat. Stationen har eget tankanlæg, leveret af BP.





I vagtbygningen er i stueetagen bade- og vaskerum samt toiletter. Endvidere brandinspektørkontor, ekspeditions-kontor, stationslederkontor, 3 stk. 2 mands hvilerum samt opholds- og spisestue med køkken.

Kælderen rummer sikringsrum, fyrrum, skabsrum med trappeforbindelse til garagen, div. depotrum og en 30 mands skolestue med separat toilet, garderobe og køk-kenforhold.

### Skolestue til 30 mand

Stationsleder *Knud Pihl* er flyttet ind i et dejligt, nyt typehus i nær tilknytning til stationen. Bemandingen af den nye Nexø-station, der centralalarmes fra Rønne-stationen, er 1 leder, 6 reddere, 1 mekaniker og 16 brandmænd. I garagen holder 1 vagtsprøjte, 1 slange-tender, 1 automobilsprøjte (reserve), 2 kranvogne, 2 ambulancer, 1 sygetransportvogn samt 1 båd.

### Typehus til stations- lederen

Brandinspektør *Ib Møller*, Nexø, har været tilsynsføren-de for det rådgivende ingeniørfirma, ligesom distrikts-leder *Alfred Jensen*, Hellerup, og konstruktør *John Assentorp* har varetaget byggeriet på korpsets vegne.

Set i relation til de summer, der normalt investeres i stationsbyggeri, må det erkendes, at FALCK i Nexø har fået en fin station til en rimelig pris.

### Fin station – til små penge

*jea*





Den 17. marts 1972 indviede Bramminge kommune en nyopført brandstation og kommandocentral. Disse faciliteter indgår i et projekt for et fælles bygningskompleks for brandvæsenet og civilforsvaret. De indviede bygninger er 1. og 2. etape af projektet, idet dette også omfatter kontorer for brandvæsenet og civilforsvaret samt undervisningslokaler og folkerum til fælles afbenyttelse, ligesom der for civilforsvaret opføres depot samt dertil hørende birum såsom toiletter, rengøringsrum, værksted for undervisningsrekvisitter, sikringsrum m. v. Yderligere er skitseret en udvidelse, såfremt kommunen i fremtiden ønsker oprettet en bemandet redningsstation. Udvidelsen er skitseret på den med A mærkede tegning, ligesom rumfordelingen fremgår af denne.

#### Radioalarmering

Bramminge kommune har overenskomst om brandslukning med DE DANSKE REDNINGSKORPS, som på grundlag heraf har oprettet et deltidsbemandet brandvæsen med en brandleder, tre assistenter og ti brandmænd. Brandvæsenets materiel består af en automobilsprøjte (3000 ltr. vandtank), en slangetender samt en 18 meter Magirus påhængsstige. Pr. 1. januar d.å. ændredes alarmeringssystemet i Bramminge, idet man udskiftede telefonalarmeringen med et Niros radioalarmeringsnet, som aktiveres

fra stationen i Esbjerg. Dette radioalarmeringsnet har bevirket, at mødeprocenten til førsteudrykningen er steget fra omkring 50 % til ca. 90 %. I øvrigt skal det bemærkes, at brandmandskabet i Bramminge er meget aktivt, hvilket naturligvis bevirker, at brandslukningen varetages på en for såvel kommunen som korpset betryggende og effektiv måde. De gode forhold søges hele tiden styrket gennem blandt andet fællesarrangementer for brandmandsklubben og civilforsvarsforbundet, ligesom der på såvel planlægnings- som uddannelsesområdet hersker et fortrinligt samarbejde mellem civilforsvaret, de mere myndighedsprægede organisationer og DE DANSKE REDNINGSKORPS.

#### CF og Falck i samarbejde

Det nyligt indviede bygningskompleks er blevet til i samarbejde mellem Bramminge kommune, civilforsvarsstyrelsen, CF region III og DE DANSKE RED-



Fra indvielsen af garagebygningen i Bramminge.

NINGSKORPS, og er som sådan et kendetegn for det gode samarbejde. Indtil Bramminge kommune kan skaffe midler til videreførelse af projektet, har CF-kommissionen stillet kommandocentralen til rådighed for uddannelse og møder for såvel CF-forbundet, brandmandsklubben og Falcks personale.

#### Klub og godt samarbejde

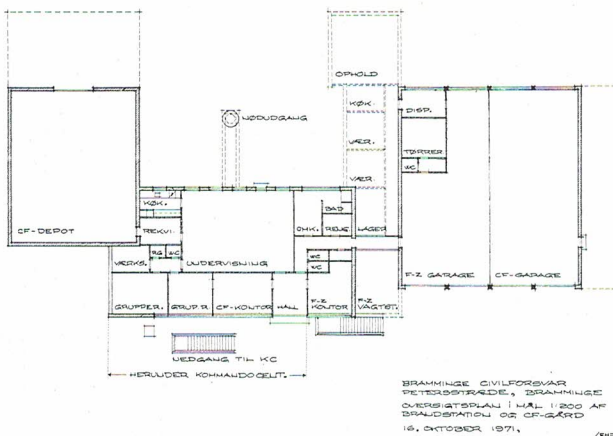
Den omtalte brandmandsklub har i dag 40 medlemmer fra henholdsvis brandinspektoratet, den kommunale beredskabsstyrke og Falck, idet alle personer med tilknytning til brandvæsenet kan være medlem. Denne klub har været stærkt medvirkende til at etablere og styrke det gode forhold, der i dag hersker mellem personalet i såvel brandvæsenet som civilforsvaret og den kommunale beredskabsstyrke.

De nye faciliteter, som nu er til vor rådighed, kan kun gavne både brandvæsenet og civilforsvaret, idet samarbejdet herved kan yderligere udbygges, og kendskabet til begge organisationer derigennem udbredes til stadig større dele af den befolkning, som disse organisationer har til opgave at betjene på bedst mulig måde.

**Ejvind H. Jensen,**  
civilforsvarsleder.

**D. Holten Larsen,**  
stationsleder.

A Tegningen over den nye brandstation/kommandocentral i Bramminge viser bedre end ord, hvorledes et Falckbrandvæsen og det lokale civilforsvar kan huses i samme bygning til fælles gavn.



### Randers

I *Randers* forberedes en temmelig stor nyskabelse i stationens historie. Der er købt en ejendom i den sydlige del af byen, Kristrup, og her forberedes en relæstation til den bestående. Byen er efterhånden så stor, at den kan „føde“ to Falckstationer. Relæstationen påtænkes som dagvagtstation. Samtidig er „hovedstationen“ i byen i færd med at blive ombygget. Der indrettes ny vagtcentral og soverum til mandskabet.

### Ebeltoft

For nogle år siden var det et stort spørgsmål, om korpset skulle etablere og udbygge en station i Ebeltoft eller ej. Man valgte at blive – af hensyn til færgetrafik og publikum. I dag er Falck i færd med at bygge ny station i byen. Der arbejdes på en grund nær vand og Strandvej, og byggeriet ventes færdigt i efteråret 1972.

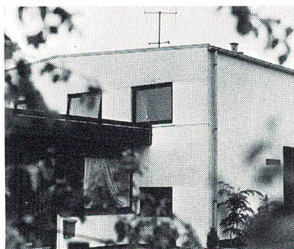
### Skive

En af korpsets mest effektive stationer ligger i Skive. Energien belønnes nu med køb af naboejendom og indretning af mandskabslokaler i stationslederens tidligere tjenestebolig. Ombygningen ventes færdig i eftersommeren.



### Ny station til efteråret

Den 11. juni erhvervede korpset en ejendom i *Stenløse*, med det formål at etablere en redningsstation. I første omgang er det vedtaget at etablere en skiftevagtordning på stationen, således at stationen vil være lukket i aften- og nattetimerne. Der forestår i øjeblikket en detailplanlægning af stationsetableringen, ligesom der skal foretages visse ombygninger på den nyerhvervede ejendom.



Såvel kommunerne i området som befolkningen vil blive orienteret om vilkårene for stationsetableringen, og det understreges, at åbningen af en station på skiftevagt-basis skyldes et ønske fra korpset om en bedre betjening af abonnenter og andre kunder i området.

Station **STENLØSE** set fra Frederikssundsvej. Der forestår ombygning, ekstra grundkøb m. v., før den er klar som Falck-station.





## Vestjysk prisbevidsthed og praktisk handling gav en ny carport

I en tid, da rationalisering og besparelser nyder den største bevågenhed både inden for korpset og i samfundet har mandskabet på stationen i Hurup taget et friskt initiativ, som fortjener at blive omtalt.

Stationen har de senere år haft byggeplaner, da udvidelsen af vognparken har gjort pladsforholdene for trange på den gamle station. Planerne om en ny garagebygning måtte stilles i bero, da andre, mere påtrængende investeringer måtte gå først. Men så blev reddere og stationsledelse enige om at give korpsets ledelse et tilbud om selv at udføre arbejdet og derved reducere omkostningerne betydeligt.

### Alle vogne under tag

Resultatet er, at stationen i dag har alle vogne under tag i en tidssvarende tilbygning, der er rejst for godt en halv snes tusinde kroner. – Uden en krone i håndværkerudgifter.

Den vestjyske prisbevidsthed er også kommet frem, da materialerne skulle købes ind. Uden at slække på kvalitetskravet har stationen købt alle de bærende dele til garagen fra nedbrydningen af Dronninglund Hovedgård, der brændte.

Stationsleder Gudmund Hansen anslår, at den nye garagebygning ville have kostet omkring 40.000 kr., hvis den skulle have været bygget på traditionel vis.

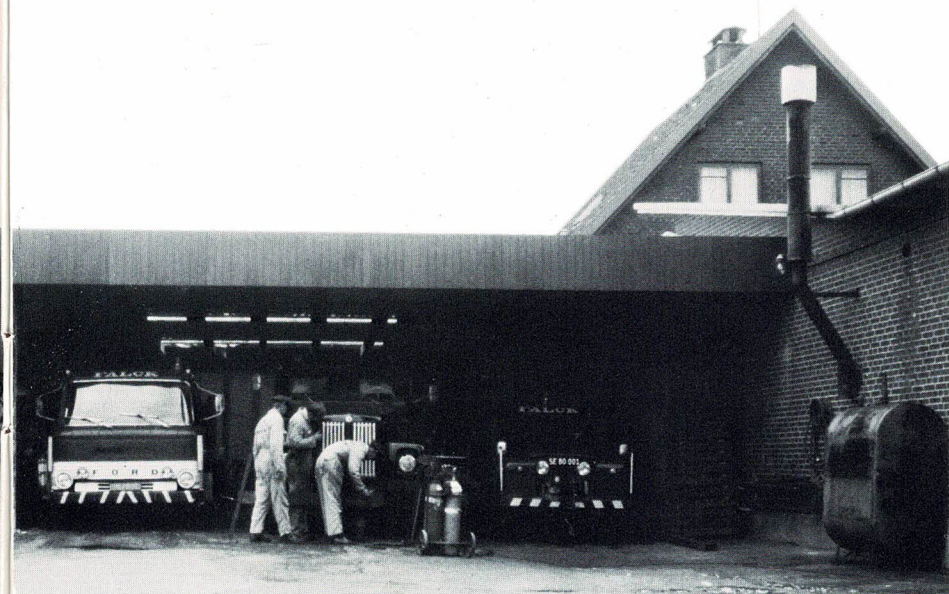
### Praktisk handling

Gudmund Hansen lægger stor vægt på, at redderne fra starten har haft en meget positiv indstilling til byggeprojektet. Det er meget tilfredsstillende for en stationsleder at se denne indstilling møntet ud i praktisk handling, når man overalt



diskuterer demokrati på arbejdspladsen, siger stationsleder Gudmund Hansen. Samtidig med nybyggeriet er redderne på stationen i Hu-





rup gået i gang med at bygge en kranvogn op for første gang. Det sker i samarbejde med assistent Hans Frostholm.

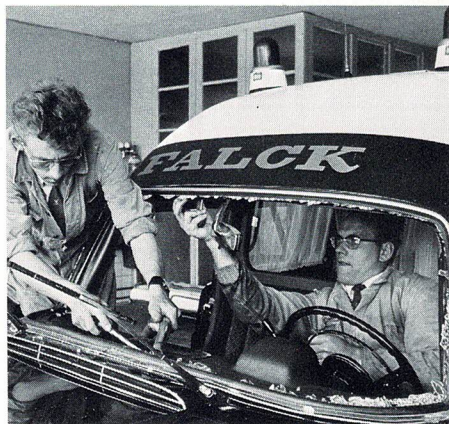
Stationen har fået en Scania Vabis 56. Opbygningen sker efter stationens egne ønsker og de tekniske afdelingers

beregninger. F. eks. bliver der to arme til liften, mens der normalt kun er en arm. Ved siden af de to omfattende, tidkrævende projekter skal stationens øvrige vogne vedligeholdes. Alle reparationer og vedligeholdelser med undtagelse af smøring udføres af stationen selv.

Stationen har foruden stationsleder og assistent en redningsfører og syv redde-re. Vognparken består af en dobbeltambulance - Ford Transit - en Mercedes-ambulance, ladvogn, landrover og indtil den nye kran er klar en Trader-kranvogn. - Desuden har stationen brandslukning.



Stationsleder Gudmund Hansen fra Hurup har grund til at være stolt af sig selv og mandskabet. Et godt arbejde er gjort til en billig penge.



Hurup-redderne kan andet end bygge carport. En ødelagt frontrude på en af ambulancerne ombyttes hurtigt og sikkert.

Falck i Hurup:

## Vestjysk prisbevidsthed og praktisk handling gav en ny carport

I en tid, da rationalisering og besparelser nyder den største bevågenhed både inden for korpset og i samfundet har mandskabet på stationen i Hurup taget et friskt initiativ, som fortjener at blive omtalt.

Stationen har de senere år haft byggeplaner, da udvikelsen af vognparken har gjort pladsforholdene for trange på den gamle station. Planerne om en ny garagebygning måtte stilles i bero, da andre, mere påtrængende investeringer måtte gå først. Men så blev reddere og stationsledelse enige om at give korpsets ledelse et tilbud om selv at udføre arbejdet og derved reducere omkostningerne betydeligt.

### Alle vogne under tag

Resultatet er, at stationen i dag har alle vogne under tag i en tidssvarende tilbygning, der er rejst for godt en halv snes tusinde kroner. Uden en krone i håndværkerudgifter.

Den vestjyske prisbevidsthed er også kommet frem, da materialerne skulle købes ind. Uden at slække på kvalitetskravet har stationen købt alle de bærende dele til garagen fra nedbrydningen af Dronninglund Hovedgård, der brændte.

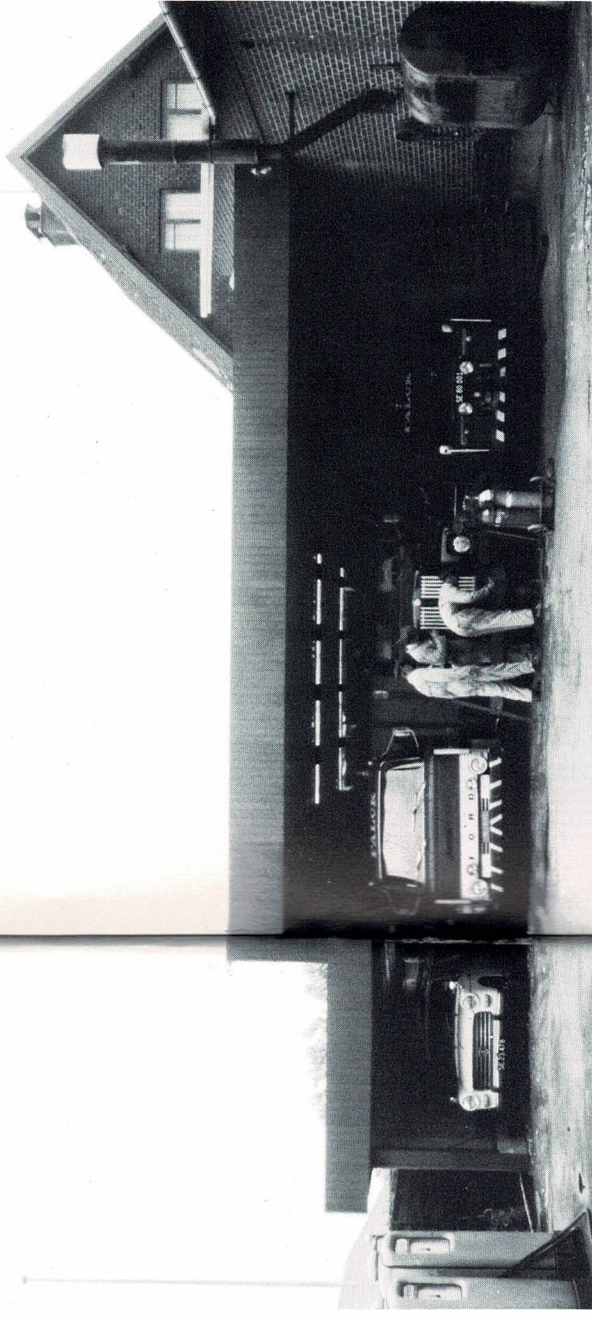
Stationsleder Gudmund Hansen anslår, at den nye garagebygning ville have kostet omkring 40.000 kr., hvis den skulle have været bygget på traditionel vis.

### Praktisk handling

Gudmund Hansen lægger stor vægt på, at redderne fra starten har haft en meget positiv indstilling til byggeprojektet. Det er meget tilfredsstillende for en stationsleder at se denne indstilling møntet ud i praktisk handling, når man overalt

diskuterer demokrati på arbejdspladsen, siger stationsleder Gudmund Hansen.

Samtidig med nybyggeriet er redderne på stationen i Hu-



rup gået i gang med at bygge en kranvogn op for første gang. Det sker i samarbejde med assistent Hans Frostholm.

Stationen har fået en Scania Vabis 56. Opbygningen sker efter stationens egne ønsker og de tekniske afdelingers selv.

Stationen har foruden stationsleder og assistent en redningsfører og syv redde-re. Vognparken består af en dobbeltambulance – Ford Transit – en Mercedes-ambulance, ladvogn, landrover og indtil den nye kran er klar en Trader-kranvogn. – Desuden har stationen brandslukning.



Stationsleder Gudmund Hansen fra Hurup har grund til at være stolt af sig selv og mandskabet. Et godt arbejde er gjort til en billig penge.



Hurup-redderne kan andet end bygge carport. En ødelagt fronttrude på en af ambulancerne ombyttes hurtigt og sikkert.

## Skal vi **reparere** lidt mere



## — og **bugserer** lidt mindre?

Af Jan Assentorp

Igennem en årrække er der to arter inden for autohjælpassistancerne, der har været fremherskende, nemlig *starthjælp* og *bugsering på autotransportvogn*, der i 1971 udgjorde henholdsvis 31 % og 28 % af det totale antal assistancer til motorkøretøjer. Årsagen til de mange assistancer ved starthjælp er velkendt. En nat med lidt frost eller regn – og vognen vil ikke starte næste morgen. At en abonnent ikke anser det for uheldigt at tilkalde korpset hver morgen i en frostperiode, skal vi ikke filosofere over her, men blot konstatere en jævn udvikling i antallet af assistancer.

152

### Over 800.000 assistancer i 1971

For bugsering på autotransportvogn gælder, at det store assistancetal hænger sammen med det faktum, at hovedparten af korpsets autohjælpekøretøjer i dag er autotransportvogne, der danner basis for en hurtig og sikker bugsering. – 122.186 andre autohjælpydelser i 1971 var bugsering „på hjulene“, altså den metode, hvor den havarerede vogn slæbes bag kranvognen i fast trækstang. Men på dette område er vi nu i konflikt med loven, når transporten går via en motorvej. Vi må teoretisk kun køre 30 km/t ved denne bugseringsform, og det må man ikke på en motorvej. Hvad fartgrænsen for slæbning bygger på, vides ikke, men det formodes, den er indført, da reb og wire var de eneste slæbeanordninger. Forbudet gælder også vogne ophængt i „grill“ eller kran, selv om der i så tilfælde må køres 50 km/t.

Korpset har ansøgt justitsministeriet om dispensation fra den nævnte lovbestemmelse under henvisning til en generel benyttelse af fast trækanordning, men har fået afslag. Vi må ikke bugserer på motorveje.

#### Hvad siger tallene

Uanset hvilken produktion, man beskæftiger sig med, må man jævnligt tage sine produktionsmetoder op til overvejelse med det formål at forenkle og forbedre. Det må korpset også gøre. Kan vi bugserer vogne på andre måder? – eller måske reparere vognen på stedet? – og dermed gøre vor service bedre.

En analyse af årsagen til de mange assistancer til motor-køretøjer viser, at „motor-skade“ og „bateri/el-svigt“ tilsammen udgør årsagen til 26 % af samtlige motorkøretøjsassistancer. Vi ved erfaringsmæssigt, at en stor del af disse årsager til motorstop kan afhjælpes af en vejpatruljevogn eller på få minutter på et autoriseret værksted.

På den anden side ved vi også, at forud for mange af disse småreparationer er gået lange bugseringer, måske fra Jylland til Sjælland eller omvendt. Som logik for småbørn vil man derefter spørge: „Kunne vi ikke reparere vognen på det sted, den er havareret?“

Svaret er sikkert både ja og nej. Statistikken viser, at der i 1971 i 33.000 tilfælde er ydet såkaldt vejhjælp til abonnenter og FDM-medlemmer. Mange vogne er repareret, men i mange tilfælde har man måttet give op, fordi reparationen krævede en reservedel, som ikke var til at opdrive på assistance-tidspunktet.

#### Metodeændring?

Spørgsmålet er vel, om ikke trafikintensitet, ændringer i færdselsloven om slæbning og servicekrav fra abonnenterne nødvendiggør, at korpset søger andre veje, når det gælder autohjælp i fremtiden. Vi ved, det bliver stedse mere kompliceret at bugserer alle de afarter af vogne, der eksisterer, bl.a. fordi ingen automobilfabriker tør se den kendsgerning i øjnene, at deres firehulede karrosser kan gå i stykker.

#### Skal vejhjælpen udbygges?

At nedbringe antallet af egentlige bugseringer må anses for realistisk. En del stationer, der er beliggende ved hovedfærdselsårer, har erkendt et stigende behov for at kunne udføre småreparationer uden for værkstedernes åbningstider. Specielt er det weekend-trafikken, hvor mange „by-biler“ skal ud og „luftes“ på hoved- og motorveje.

Vi har haft kontakt med et par af de stationer, der har gjort en indsats for at kunne reparere vogne på stedet, for at høre deres erfaringer:

#### Vejle-vognen og dens reservedele

- 53 forskellige ventilatorremme
- gummistempler
- varmeapparatslanger
- batteridele
- rotor
- tændspoler
- kondensatorer
- dynamokul
- platinsæt
- strømfordelerdæksler
- kølerslanger
- bremsevæske
- spændbånd
- pærer, sikringer etc.



## VEJLE

### Klarer en tredjedel af alle transporter

På station Vejle har man indsat en ny VW-værkstedsvogn i lighed med de tidligere „speedometerbusser“ fra FDM. Vognen er udstyret som et helt lille værksted med filebænk, skruestik og hvad dertil hører. Den er velforsynet med reservedele til alle gängse bilmærker, og den betjenes af 3 mekanikere på 3-skifte-vagt. Reservedelene omfatter:

Der er priser på alt, og reservedele afregnes kontant. Vejle har særdeles gode erfaringer med dette køretøj. I en 3. mdr.s periode har vognen ydet assistance i 1591 tilfælde, hvilket svarer til 32 % af samtlige motorkøretøjsassistancer i Vejle-området.

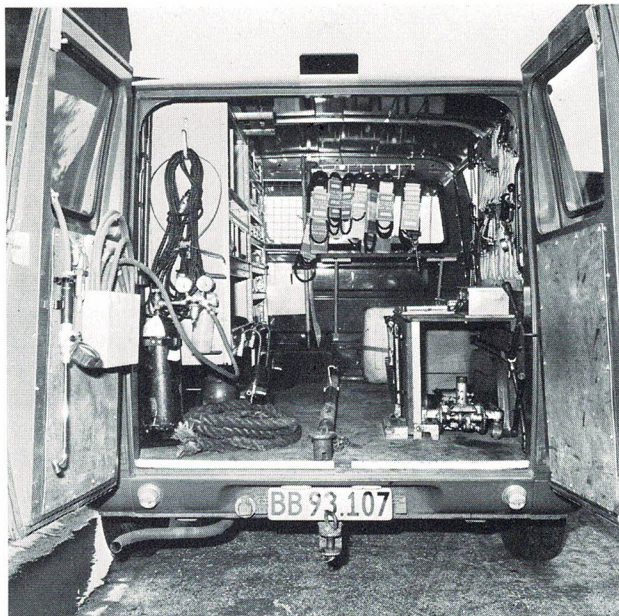
Det er Vejle-stationens opfattelse, at det er den bedste service, vi kan yde vore bilabonnenter, idet hjemtransport af bil og passagerer er mere besværlig for såvel abonnenten som korpset. – Vejle anbefaler et sådant køretøj til andre stationer.

## ÅRHUS

### Rullende reservedelslager

På Falck-gården i Århus er også en værkstedsvogn klar til at hjælpe abonnenterne. Man har i lighed med Vejle ladet opbygge en værksteds-vogn med faciliteter til mindre reparationer på stedet. Vogn 57, der er en Bedford varevogn, har allerede givet Århus gode erfaringer. Man søger på vagtcentralen at vurdere årsagen til motor-stop ved samtale med kunden, og er det en udenbys abonnent, og/eller man har på fornemmelsen, at vognen kan repareres på stedet, så rykker Falck-gården ud med vogn 57.

I lighed med Vejle-vognen er der et bredt sortiment af reservedele til alle gængse vognumærker. Billederne giver et indtryk af reservedels-lageret.



Århus-vognen set bagfra. I venstre side er der reservedelsskuffer, der kan trækkes ud.

**- mange ordninger**

**- gode erfaringer**

**- bedre service**

## ROSKILDE

### Reparation på Falck-stationen

Gennem flere år har Roskilde-stationen haft vejpatruljevogn, der døgnet rundt betjenes af en mekaniker. Også her har man gode erfaringer med ordningen, men man er af den opfattelse, at man skal bugser vognen til nærmeste station og lade mekanikeren – hvis det ikke er en bagatel – reparere den på stationens værksted. Her har man alle faciliteter, lys, revisionsgrav m. v. til fordel for en trafikeret landevej, hvor opholdet ofte er med livet som indsats. Roskilde opererer ikke med et reservedelslager på stationen, idet et sådant findes på 4 døgnbetjente tankstationer i byen.

Vi kunne sikkert fremhæve endnu flere eksempler på, at stationerne successivt går ind for en effektivisering af den vejhjælp, der startede i samarbejde med FDM.

Vi har med denne artikel søgt at orientere om de gode erfaringer, der er indhøstet ved indsættelse af værksteds-vogne eller vejpatruljevogne, der betjenes af mekanikere eller reddere med kursusuddannelse i forbrændingsmotorer. Det er ingen epoke, der hermed er sket. Man har blot erkendt, at det er bedre service, at abonnenten selv kan køre hjem. Kun få abonnenter – for nogen kan det blive en vane – bryder sig om at blive bragt hjem

til naboer og venner i kvarteret på ladet af en bugser-vogn. Bemærkninger som: „Er benzinen køgt over?“ etc. kan man sagtens undvære.

I en senere artikel vil vi sætte focus på de mange, lange bugseringer af „forladte“ vogne. Måske kan disse indgå i en større, samlet transport i lighed med den efterhånden udbredte containertrafik. Og sideløbende hermed håber vi at kunne præsentere en række nye værksteds- og vejpatruljevogne. *jea*

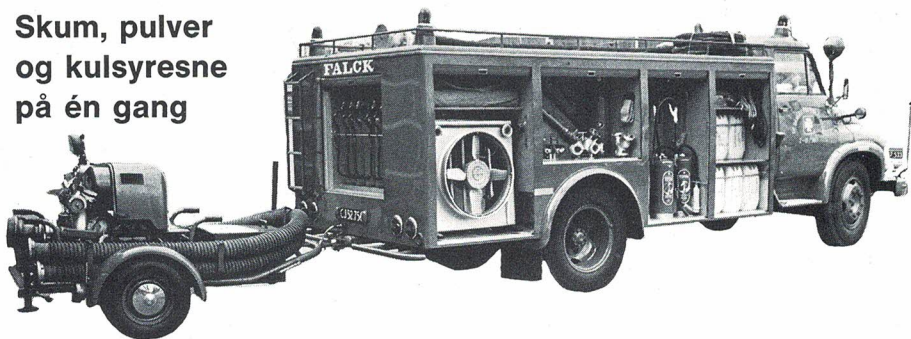
**LÆS I NÆSTE NR.:**

Vi prøvekører vore selvbyggede kranvogne og tester vor autohjælp.



## VOGNE & UDSTYR

### Skum, pulver og kulsyrese på én gang



I lighed med Århus har Ålborg A/S nu indsat en specialenhed til slukning af væskebrande o. lign. Der stilles stadig større krav til vore brandvæsener, og korpset søger på egen foranledning vor brandslukningsvirksomhed effektiviseret ud over, hvad loven foreskriver.

Ålborgs nye specialenhed er opbygget på et Ford-chassis. Køretøjet er udstyret med 6×12 kg pulver og 6×10 kg kulsyrese. – Skumudstyret omfatter fire fastinstallerede Z 2 tilblandere, der står i direkte forbindelse med en 500 l stor skumvæsketank. – Separate tilblandere og skumvæskebeholdere medbringes også. Med alle skumrør i drift er ydelsen 36.000 liter pr. minut. Endvidere rummer specialenheden et komplet letskumanlæg med en ydelse på 200 m<sup>3</sup> pr. minut.

Køretøjet har frontpumpe og vandtank på 3000 liter og medbringer såvel føde- som angrebsslangen, således at indsatsen kan forløbe uafhængigt af andre brandkøretøjer.

### Toyota i ny udgave

Odense har ændret opbygningen af Toyota-slangetenderen. På en tender leveret til Otterup-stationen er foretaget en overbygning af ladet, således at der er to skabe med jalousilukning i hver side. Baggrunden for denne opbygning, der ikke har reduceret den slangemængde, der normalt medføres, er et ønske om at medbringe mere materiel i tenderen. Otterup kan nu

fremvise en slangetender forsynet med strålerør, slangebroer, diverse overgangskoblinger og brandhanestykker, forgrenere og et antal C-slanget. Det må afgjort betragtes som en fordel, at tenderen er godt forsynet med materiel, således at automobilsprøjten efter en primær indsats kan frigøres på et brandsted og gøres klar til ny indsats.



# Svensken indfører det vi andre stadig taler om

Der er noget rigtigt i det danske mundheld, at man altid bør skele til, hvad svenskerne gør. De er langt fremme i mange henseender. Vi har fundet en lille men væsentlig ting i det svenske tidsskrift „Brandförsvar“.

## Vigtige mærker

Den svenske Socialstyrelsen har udsendt et cirkulære, i hvilket man fortæller om de mærker og identitetskort, som kan bæres af personer med følgende sygdomme:



## Blødere

Mærket på størrelse med en svensk 25 øre (ca. en dansk 10 øre). Staven og ormen er røde, korset sort på rød bund, tekst og konturer i guldfarve. Mærket kompletteres med et særligt blødningsrisikokort (ID-kort), som oplyser om sygdom, navn og blodtype samt behandlingsmetode.

Patienten skal ved blødninger eller ulykkestilfælde snarest føres til sygehus. Ved svære blødningstilfælde, svære skader og alle hovedskader samt før hvert kirurgisk indgreb skal tages kontakt med jourhavende læge på Koagulationslaboratoriet, Almäna Sjukhuset, Malmö, eller Karolinska Sjukhuset i Stockholm.

156



## Sukkersyge

Patienter har ID-kort med påskrift: „Jeg er diabetiker“ Indeni kortet findes navn og adresse samt foreskrifter om dosering af insulin og tabletter. Findes en sådan patient, skal vedkommende – som sædvanligt – transporteres til sygehus, og behandlingsmetode fremgår af ambulancehåndbog.



## Epilepsi

Mærket er på størrelse med en svensk 25 øre med et lys og lysskær i gullig farve på blå bund. Mærket kompletteres med et ID-kort samt en oversigt over anfaldssymptomer og medicinering. Patienten behandles i henhold til ambulancehåndbogen.



## Patient med indbygget pacemaker

Mærket er udført i rød emalje med guldkantet tekst. På bagsiden findes oplysninger om patientens navn, fødselsår og -dag samt telefonnummer til den thoraksafdeling, der har vedkommende som patient.

Ved fejl i pacemakeren kan patienten i lette tilfælde opføre sig som drukken, evt. med påfølgende black-out. Patienten køres til nærmeste sygehus, der så kan tage kontakt med thoraxklinikken.



# PERSONALIA

## UDNÆVNELSER

### REDNINGSFØRER

Redder **Anders Jelle, Rønne**, er pr. 1. maj udnævnt til redningsfører.

Redder **Benny J. Gundersen, Skærbæk**, er ligeledes pr. 1. maj udnævnt til redningsfører.

I **Nakskov** er redder **Ole Christensen** pr. 1. juni udnævnt til redningsfører.

På **Dalum-stationen** er redder **Ove Holmgård Jensen** udnævnt til redningsfører pr. 1. juni.

### VAGTMESTER

Redningsfører **Esben Christensen** og redder **Svend Åge Ipsen** fra **Rønne** er pr. 1. maj udnævnt til vagtmestre på stationen i **Rønne**.

### ASSISTENT

Redningsfører **Gerhard Nilson, Frederiksberg**, er pr. 1. maj udnævnt til assistent på **Frederiksberg-stationen**. – **Gerhard Nilson** blev ansat i 1964 som redder på **Frederiksberg**. I 1969 fulgte udnævnelsen til redningsfører, og nu er **Gerhard Nilson** assistent.

Redningsfører **Bruno Achton, Tåstrup**, er pr. 1. juni udnævnt til assistent. **Achton** blev ansat i 1963 som redder og i 1969 udnævnt til redningsfører.

Redder **Ejner Kristensen, Gladsaxe**, er ligeledes pr. 1. juni udnævnt til assistent. – **Kristensen** har over 10 års anciennitet i korpset, og har i al sin tid været beskæftiget på stationen i **Gladsaxe**.

Redningsfører **Aage H. Mathiesen, Gladsaxe**, er også blevet assistent i **Gladsaxe** pr. 1. juni. **Mathiesen** har ligeledes en forholdsvis høj anciennitet, idet han blev ansat i 1958 som redder på **Vandtårnsvej**. Pr. 1. juni 1963 blev **Mathiesen** redningsfører i **Gladsaxe**.

Redningsfører **Peter Jacobsen, Lyngby**, er udnævnt til assistent på **Lyngby-stationen**. **Peter Jacobsen** blev ansat som redder i 1962. I 1965 blev han redningsfører, og nu er han ansat som assistent i **Lyngby**.

Redningsfører **Leif Brix Andreassen, Herning**, er pr. 1. juni 1972 udnævnt til assistent i **Herning**. **Andreassen** blev ansat på stationen i **Herning** i 1965. I 1968 fulgte udnævnelsen til redningsfører. Efter den forholdsvis korte løbebane er **Andreassen** blevet assistent.

### REDDER

Redder  
Ungredder **Jens Vest Hansen, Nykøbing Falster**, er pr. 1. maj udlært som redder.

### ADMINISTRATION

Kontoroverassistenterne **Sv. Aage Kjærgaard** og **Søren Brøndum** er pr. 1. maj udnævnt til fuldmægtige på **Odense-kontoret**. **Kjærgaard** skal i det daglige beskæftige sig med ledelsen af hullestuen, medens **Brøndum** bliver leder af rapportafdelingen i **Odense**.

Merkonom  
Sekretær **Henning Petersen, København**, har bestået **Kømandsskolernes** specialskoler og er dermed blevet merkonom.

Aage  
Kjærgaard



Søren  
Brøndum



Henning  
Petersen



## DØDSFALD



### Vogninspektør Kay Rothe

Rothe er død. En udlandsrejse til Østrig kunne han ikke klare, og den 3. juni

kom budskabet. Selv om Rothe havde været syg ind imellem, var der vel næppe nogen, der ventede, at han kun skulle blive 61 år.

Kay Rothe var Zonemand. Han begyndte ved ZR i 1937, avancerede til overassistent i 1943, og blev stationsleder for Zonens Amager-afdeling på Ulrik Birchs Allé i 1945. I de første krigsår, 1939-40, deltog Rothe som ambulancfører i Finland.

Rothe nåede at blive en meget anerkendt og afholdt mand. Hans ord i Zonen var næsten lov – for man agtede og respekterede ham som den reelle og dygtige medarbejder, han var.

Æret være hans minde!



### Henry Jørgensen 25 års jubilæum

Den 2. august kan direktør Henry Jørgensen, Vejle, fejre 25-års jubilæum. Henry Jørgensen er en af korpsets egne. Efter regnskabsuddannelse og soldatertid kom han til Falck, København. Samtidig med at han var fuldmægtig i bogholderiet, gennemgik han regnskabsmæssig uddannelse på Handelshøjskolen. 1952 hovedbogholder, hvor en af opgaverne var sammen med Lilballe at planlægge overgangen til abonnementshulkort. 1/8 1961 adm. direktør i Vejle som afløser for direktør K. Ahrentz. Henry Jørgensen beklæder mange tillidsposter i korpset, bl.a. er han medlem af stabsudvalget og tilsynsførende for Hamburg-hotellet. Der afholdes reception i Vejle den 2/8 kl. 10-12.



#### Afsætningsudvalg

Til varetagelse af diverse salgs-, reklame- og pr-funktioner er nu nedsat et afsætningsudvalg. Udvalget består af salgs- og akkvisitionsledere samt repræsentanter for fællesforbundet.

De daglige forretninger skal klares af et lille forretningsudvalg og fællesforbundet. Det er af afsætningsudvalget vedtaget, at de tidligere udsendte **KONTAKT**-blade til akkvisitører skal omredigeres og udsendes til alle stationer og akkvisitører som meddelelser fra afsætningsudvalget.

#### Ild i Falck

Der er altid noget tragikomisk over situationen med en brandstation, der brænder. Vi er ikke brandvæsen i **Frederiksværk**, men har brandvæsenets udrykningsanlæg. Enhver kan tænke sig, hvad der skete, da Falck-stationens vagtcentral en sen natte-time brød ud i lys lue. Telefonerne virkede ikke, radioanlægget brændte, vagtmesteren var forbrændt og nøden stor. Heldigvis virkede vognradioerne, således at nabostationerne, **Helsingør** og **Hillerød**, kunne rykke til undsætning.

#### Rettelse

I **Hjælp** nr. 4/72 var rubrikkerne for **deltidsbeskæftigede brandmænd** og **reddere m. fl.** desværre blevet ombyttet på side 111. De, der ønsker rettelsesblad tilsendt, bedes kontakte redaktionen.

#### Lastvognes kraftoverføringssystemer

På side 140 i dette blad har vi under titlen „Omdrejninger og trækraft“ gengivet uddrag af civilingeniør Aksel Mortensens artikel om lastvognes kraftoverføringssystemer i tidsskriftet „Danske Vognmænd“. Da artiklen imidlertid rummer en interessant, teknisk beskrivelse af udviklingen inden for kraftoverføringssystemer (bagtøjets konstruktion, 2 gears-bagtøjet, reduktionsgear, splittersystemet, gruppegearsystemet, navreduktion, automatgear o. m. a.) kan vi som læserservice – med skribentens tilladelse – tilbyde særtryk af hele artiklen, som kan rekvireres hos redaktionen.

#### Friabonnement

Det er vedtaget, at korpssansatte, der falder for aldersgrænsen og i forvejen har personaleabonnement kan få friabonnement på privat bil og familie. Fremgangsmåden er den, at man ved modtagelse af girokort returnerer dette med anmodning om friabonnement.

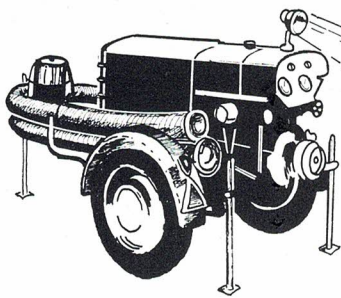
#### Større sikkerhed

VN har vedtaget, at alle **Falck-køretøjer** under udrykning skal benytte **nærlys** i **dagtimerne**. Samtidig er det besluttet, at alle **passagerer på forsæder** i korpsets ambulance- og sygetransportvogne skal have fastspændt **sikkerhedssele**.

Dette er vedtaget som et bidrag til større færdselssikkerhed.

#### 100 km i løb

Kontorassistent **Kirsten Frandsen**, København, har formået at løbe 100 km på én gang i et officielt løb. Den rappe dame sidder ellers til daglig og passer på, at lønningerne ikke løber fra os.



# PÅHÆNGSSPRØJTEN

## Det var kattens...

Stationen i **Rødovre** havde for nogle år siden en lille oplevelse, hvis eftervirkninger kan ses endnu.

En tilløbende hankat kom til stationen og fik straks ansættelse. Den blev meget hurtigt venner med alle og havde en fantastisk evne til at færdes, hvor der var snævet. Derfor blev den kaldt N.N. efter en redder, hvis kedeldragt havde samme farve som kattens skind.

Da prøvetiden var udløbet, befandt katten sig så godt, at den fik lov at blive. Den lærte f. eks., at når brandklokken lyder, har man at trække sig tilbage til kanten af garagen for ikke at komme i vejen. Kommunens vicebrandinspektør, der hedder **Koldborg Jepsen**, fik overdraget tilsynet med den nyansatte, og de blev snart så gode venner, at de flyttede sammen. I bedste **EKSTRA-BLAD-STIL** kan man sige som „Ole Dyneløfter“, at

katten flere gange blev set hos brandinspektøren på dennes bopæl om natten.

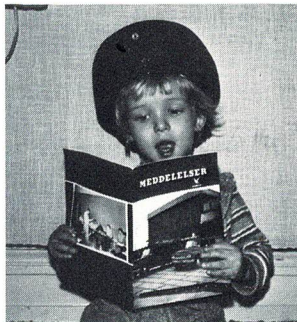
Nu viste det sig imidlertid, at hankatten N.N. var en hunkat. Et par andre katte havde fundet ud af det, og ikke længe efter havde vicebrandinspektøren 8 siameserkatte. De har siden levet lykkeligt, og familien er blevet så kendt, at en af kattene har fået præmie, en anden har bragt glæde til en lille spastisk lammet dreng, brandinspektørens frue er kommet i „Kattens Værn“, assistent **Uffe Christensen** fra Falck er substitut, og hver week-end er den gæve vicebrandinspektørs folkevogn fyldt med katte, der længes efter sommerophold i Odsherred.

Se, det kommer der af at være god – og hjælpe en Falck-station af med en tilløbende hankat, der senere o. s. v. . .

### Falck-Zonen, Slagelse

Med fuld musik til kaffemik, jeg mine „männer“ byder. Og håber, at De nyder en ekstra kaffetår, mens arbejdsdagen går, indtil der sendes bud ryk ud, ryk ud, ryk ud. Måske for blot at være til hjælp, og varsomt bære en stiv og uhandterlig een, der aldrig står på egne ben som for eksempel mig, der undertegner sig:

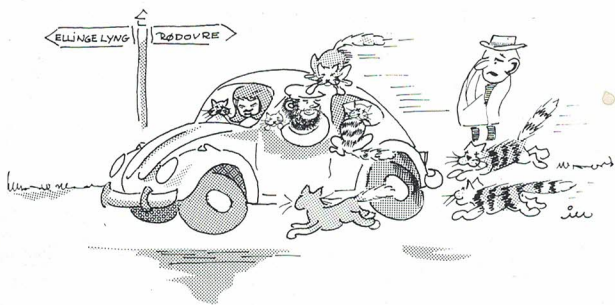
Falck-Zonen abonnent  
en gammel god bekendt.  
0885346



– Hvad andet skulle jeg læse end . . .

### Find 5 fejl!

Det var ikke en tilsigtet præmiekonkurrence, da sidste nr. af „Hjælp“ kom på gaden med trykfejl. – Det var vore skrivemaskiner, der ikke kunne stave. **red.**



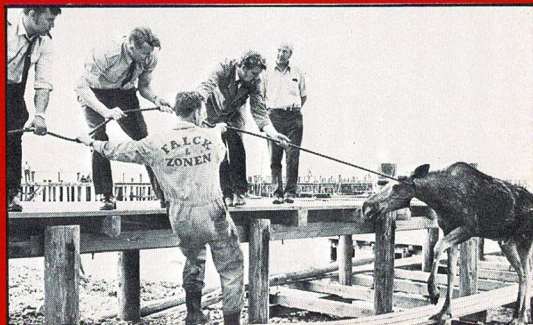


## Returpost

At udsende et Falck-blad til 800.000 abonnenter er ingen lille opgave. Billedet viser bare den post, der kom retur som følge af dødsfald, adresseændringer, gale postnumre o.s.v.

## Elgsdyr fra Sverige

Fornylig var der stor ståhej ved Ålsgårde strand i Nordsjælland. Et elgsdyr var svømmet hertil fra Sverige, men da elgsdyr åbenbart ikke er vant til så mange danske tilskuere stak den til havs igen. Falcks redningsbåd fra Helsingør fik fanget dyret og trukket det på land, hvorefter det måtte tage turen til København pr. vogn. Elgsdyret er nu i Zoo.



Sangeren Peter Belli forsøgte for år tilbage at blive Falck-redder. Han valgte i stedet at synge om boligproblemer og meget andet.

På Falck-stationen i Horsens fik han lov til at snuse lidt til jobbet. Det eneste minus, stationslederen kunne finde, var den unge Bellis hårlængde, der ikke harmonerer med vort virksomhedsnavns opfattelse af, hvad der er god skik.

Stationsleder Anker Agnholt fra Fjerritslev er faldet for aldersgrænsen. Efter 30 års arbejde i korpset trak han sig tilbage den 1. april.

