



HJÆLP

MEDDELELSER FRA FALCK



Udgivet af De Danske Redningskorps
Fællesforbund, Falck-Huset, Polititorvet,
1593 København V. Tlf. (01) 15 83 20
eller (01) 15 43 20

Redaktion:
Preben Kjær, HD (ansvarsh.)
Jan Assentorp, merconom
Henning Petersen, merconom
Oplag: 8.500 eksemplarer
Tryk: Rønsholt & co.

Er et menneske 12.000 kr. værd?

side 163

Rapporter fra udlandet

side 168

Focus på autohjælpen

side 175 m. fl.

Vogne og udstyr

side 180

Byggesager

side 182

Breve, smånyt og personalia

side 186 m. fl.

Forsiden:
Hjertestop i Fredericia

Bagsiden:
Falck-Nyt

MINI KOMMENTAR



Personaleforeningsbladet „Falcken“ skrev for nylig om begrebet „image“. Det var en kritisk omtale af, hvordan begrebet administreres i korpset.

At skribenten måske har ret i nogle af synspunkterne vil vi tillade os at se bort fra, og i stedet kaste bolden tilbage til personalet og dets anvendelse af de godkendte uniformseffekter, som leveres gennem punkt-systemet. Det har nemlig også noget med *image* at gøre.

I sommerens hedeølge må det erkendes, at den *image*, der har relation til personalets uniformering, ikke er administreret helt i overensstemmelse med ledelsens direktiver. Vi har set adskillige eksempler på „sømmerlet“ påklædning. Ternede skjorter, forkerte træsko, kedeldragter med huller, hvorigennem underbukserne titter frem, åbentstående skjorter uden skuldermærker etc. Det er selvfølgelig enkelttilfælde blandt de mange korrekt uniformerede medarbejdere. Men det kan alligevel ikke undgå at irritere andre korpsetsmedarbejdere, for ikke at tale om det indtryk det må gøre på vore kunder.

Så længe uniformsregulativet og uniforms-effekterne er udformet, som vi kender det i dag, skal uniformeringen ske i overensstemmelse hermed. Uniformsregulativet nævner ikke alt om effekternes praktiske anvendelse. Men det gør jo ikke noget, at f. eks. to reddere på en patientbefordring søger deres uniformering ensrettet, således at begge har slips på – eller åben skjorte, begge har skuldermærker, begge har kasket på m. v.

Vi ved, at der blandt personalet hersker en mere eller mindre stram selvjustits på dette område. En bemærkning som: „*Hvornår skal du have skiftet olie på de bukser,*“ kan animere en kollega med sort flip, sort slips og negle, der passer til, til at få den personlige hygiejne hævet til et acceptabelt niveau.

Vi vil med disse linier anmode den store skare korrekt uniformerede medarbejdere om at få de sjuskede renoveret. Så er vi nemlig ét korpset med én uniform. Og det er til gavn for vor *image*.

Er et menneske 12000 kr. værd ?

Februar 1969. Overlæge *Asger Pedersen*, Glostrup, mødes med Falck og fremlægger en alvorlig rapport. På 3 måneder er 13 ud af 19 indbragte patienter med hjertestop døde. Kun hvis hjælpen indfinder sig få minutter efter hjerteanfald, er der håb. Kan man overlade Falck-redderne den livreddende behandling i ambulancen med defibrillation efter EKG-radiosignaler på vej til sygehuset? Der bliver diskussioner, møder og konferencer. Lægerne kan ikke blive enige, og et forsøg på at spørge i udlandet giver den totale forvirring. Redderne er betænkelige ved det store ansvar og ingen vil bevilge penge til forsøg og udstyr. En påbegyndt undervisning stopper – ingen tør fortsætte.

Men overlæge *Jørgen Røjel* i Fredericia tør, hvor andre tier. Han får stablet et levedygtigt forsøg på benene, indsamler penge via hjerteforeningen i Fredericia – og kan nu efter 2 års forløb fremlægge en opmuntrende statistik. 14 ellers døde hjertepatienter er reddet. Er disse tal så overbevisende, at der kan skaffes tilslutning til, at det ikke bare er patienterne i Fredericia og enkelte andre steder, der skal have en udvidet chance for at overleve coronardøden?

Spørgsmålet er mangesidet. Vi lægger det op til debat med udgangspunkt i Fredericia.

Systemet i Fredericia

3 af Falcks 5 Fredericia-ambulancer er forsynet med specialudstyr til brug for patienter med hjerteanfald. Det er almindelige ambulancer – det man hos korpset kalder normalambulancer – der er udrustet til formålet. Talen om at bygge specielle ambulancer er passé. Udstyret fylder i dag ikke noget videre.

Hver af de 3 ambulancer har fastmonteret en kombineret radiosender og -modtagekasse. Den indeholder en radiotelefon, ekstra højtaler og mikrofon samt tilslutning til elektroder, der påsættes patientens arm ved håndledet.

Når elektroderne er påsat og sygehuset varskoet via radiotelefonen, kan lægen på Fredericia Sygehus' intensivafdeling aflæse ambulancepatientens EKG (hjerterytme-signal) på en skærm. Samtidig kan han ved hjælp af radiotelefonen orientere sig om patientens øvrige tilstand (udseende, puls, åndedræt eller mangel på samme). Der sendes med radiosignal på en separat frekvens. Ambulancen har altså to antenner. Det er *lægen* – og kun ham – der afgør, hvad

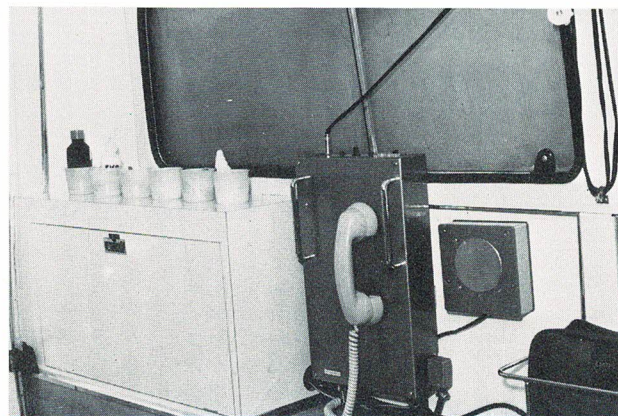
redderne i bårerummet videre skal foretage sig. Er der ventrikelflimmer eller hjertestop skal der stødes (defibrilleres). Dette giver lægen ordre til i radiotelefonen, hvorefter udrykningssignalerne og ambulancen standses. Når lægen på skærmen kan se, at der er defibrilleret, giver han den videre køreordre. Dette kan gentages flere gange på en enkelt tur.

Specielle rapporter

Udover sædvanlig rapport udfærdiges der for hjertetilfælde i Fredericia en speciel rapport. Der har været 45 sådanne i de første 7 måneder af 1972. Systemet er afprøvet som funktionsdygtigt i en radius af ca. 20 km fra Fredericia Sygehus, men EKG-signaler kan opfanges indtil 10 km nord for Hedensted. Publikum syntes i starten, at det var mærkeligt, at en ambulance under hurtig udrykning pludselig standsede nogle minutter, for derefter at fortsætte. Men takket være avisernes omtale har man vænnet sig til synet i byen.

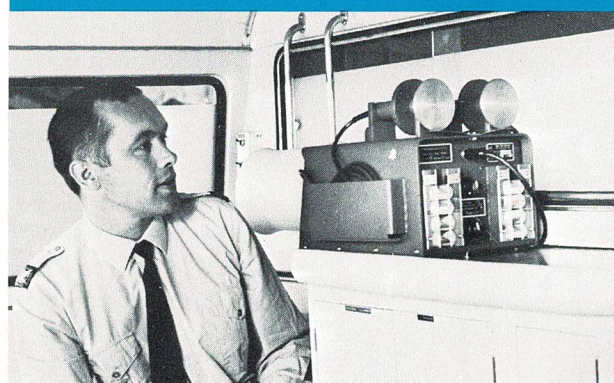
15 millioner kr. og landet er dækket

Det er lokal offervilje, der har skabt mulighed for systemet. Overlæge Røjel startede en indsamling, som senere blev fortsat af den lokale hjerteforening, og anonyme og kendte gav solidarisk deres bidrag. I Fredericia blev i alt indsamlet ca. kr. 150.000. Det nuværende system med 1 basisstation og 3 sæt radioudstyr til ambulancer samt defibrillatorer m. v. har i alt kostet 160.000 kr. Med de 14 patienter, der til dato er reddet, som ud-



Så lidt fylder sende- og modtagekasse i en Fiat-ambulance.

Defibrillatoren volder det heller ikke vanskeligheder at anbringe.



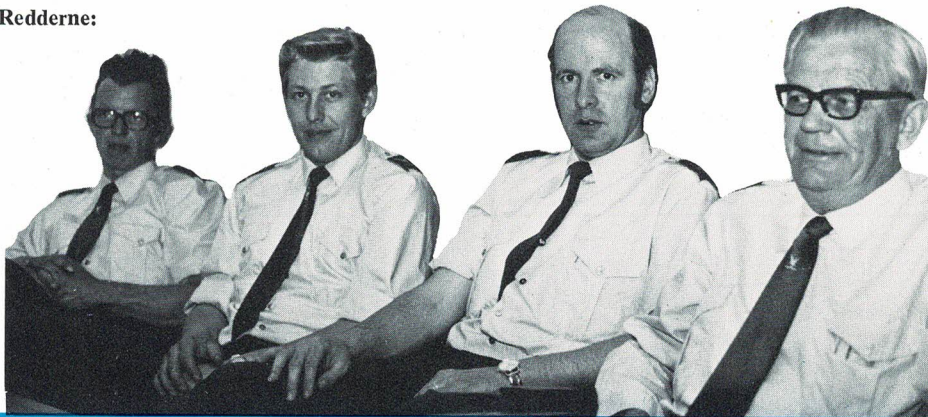
Eks.:

gangspunkt, bliver „værdien“ ca. kr. 12.000 pr. patient. En ganske billig pris for livsbevarelse.

Skal Fredericia-systemet overføres til hele landet må det blive en sygehusudgift. Det er *hospitalsudstyr*, der er i ambulancerne. Tilladelser, udbygning af modtagefaciliteter og principper kan nok give problemer. Økonomien afskrækker næppe:

Halvdelen af Danmarks ambulancer = 300 – skal have udstyr à 25.000 kr. pr. stk. Det giver 7,5 mill. kr. Hertil kommer ca. 100 basisstationer à 35.000 kr. = 3,5 millioner + diverse udgifter 3-4 mill. kr., ialt 15 mill. kr. at ofre på hjertesagens alter. Sat i relation til vore sygehusudgifter og socialforsorgen et relativt beskedent beløb.

Redderne:



De, der bedst kan bedømme det nye system i praksis ud fra givne muligheder, er redderne på Falck-stationen i Fredericia. Vi hører deres mening.

Vi behøver ikke den store ambulance

– Det er vor erfaring, at hjertestop indtræffer helt tilfældigt. Der kan gå dage imellem, at vi rykker ud. Og så pludselig en aften har vi to tilfælde næsten på én gang, siger Falck-redderne i Fredericia.

– Det bedst opnåelige er 1 ambulance med 3 mands betjening. Vort system er godt. Vi er hurtigt fremme i modsætning til de store „rullende hospitaler“, man kender i udlandet og i Århus. – Selvfølgelig har vi ikke en læge stående bagved os, men vi har ham da i radiotelefonen. De store ambulancer behøver vi ikke til dette. Hvad skal vi med dem?

– Vi har udtrykkeligt fået at vide, at vi intet ekstra ansvar har. Blot vi retter os efter instruktionerne. Og det gør man uvilkårligt i en sådan situation. Alt hvad der sker registreres på sygehuset, men vi er glade for at lægen

ikke alene stoler på apparaturet, men spørger os yderligere, før han f. eks. giver ordre til at støde.

– Vi har ingen skrupler. Det er læger, der har fundet ud af systemet og står inde for det.

Sekunder skiller

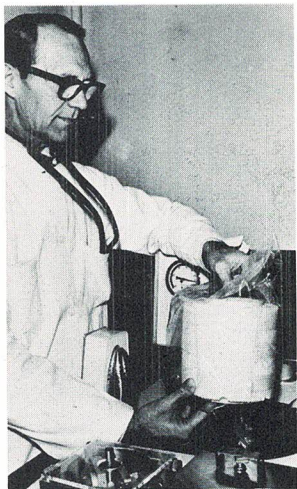
– Det forekommer tankevækkende, at det er sekunder der skiller i en sådan situation. Et rødt lys på vejen ud kan gøre, at vi kommer for sent – og kan se det på stedet – selv om vi kører så hurtigt vi kan.

– Det er en fordel, at der er speciel radiofrekvens for samtalerne med sygehuset. Andre steder hvor man benytter den normale Falckfrekvens kan det virke lidt trykkende at høre en sådan samtale, hvis man f. eks. kører en familie hjem fra auto-uheld i ladvogn eller personvogn.

– Det er også for os meget positivt, at publikum har betalt via indsamling. Det var hurtigere end et offentligt bevillingssystem, men skal man fortsætte må det være for sygehuspenge, mener redderne.



Vi har udtrykkeligt fået at vide, at vi intet ekstra ansvar har.



Det er hospitalet i Fredericia, der står for initiativ og ansvar i forbindelse med hjertestop-behandlingen. Vi får overlæge Jørgen Røjels synspunkter i dette interview:

med sund fornuft og hurtig opfattelse kan Falckreddere godt være sygehusets forlængede arm!

Hvad er baggrunden for systemet?

– Tanken med radiotransmission af EKG er såre simpel og nærliggende. Når man kan måle astronauters EKG, når de går rundt på månen, kan det også lade sig gøre hos patienter 15–20 km fra Fredericia sygehus, kommenterer overlæge Jørgen Røjel. Det er nyt, at ambulancen i så mange tilfælde af hjertestop kan være på stedet senest 3 minutter efter at ulykken er sket. Det er lykkedes i 90 ud af 160 registrerede tilfælde.

– Vi har ikke haft skrupler med at indføre systemet herovre, fortsætter overlæge Røjel. En død mand kan ikke blive mere end død. Skal genoplivningsforsøg hos patienter med hjertestop have mening, skal behandlingen påbegyndes, inden der er gået 4–5 minutter. Vi har fulgt det princip, der allerede i flere år har været praktiseret i USA, hvor man lader „paramedics“ (f. eks. brandfolk, politi, redder)

virke som hospitalets forlængede arm.

Oprindeligt forsøgte man at nedbringe dødeligheden hos patienter med coronarthrombose ved at indføre „Mobile Coronary Care Units“, der var små rullende hospitalsafdelinger, der foruden al det tekniske udstyr medførte alle nødvendige medikamenter, pacemaker, hjertekateter o.l. Det var især *Paint-ridge* og medarbejdere i Belfast, der arbejdede efter det princip – men jeg har i Østberlin set ambulancer udstyret efter samme retningslinier.

I Belfast fulgte med ambulancen en læge, en anæsthesisygeplejerske og en medicinsk student.

Kunne man skaffe så stort et personale?

– Ja, det kunne man åbenbart i Belfast – men det er udelukket de fleste steder. Det førte til, at *Nagel* i Miami i Florida i 1967 forsynede den første ambulance med telemetriudstyr og de-

fibrillator, og trænede ambulancepersonalet til at bruge apparaturet.

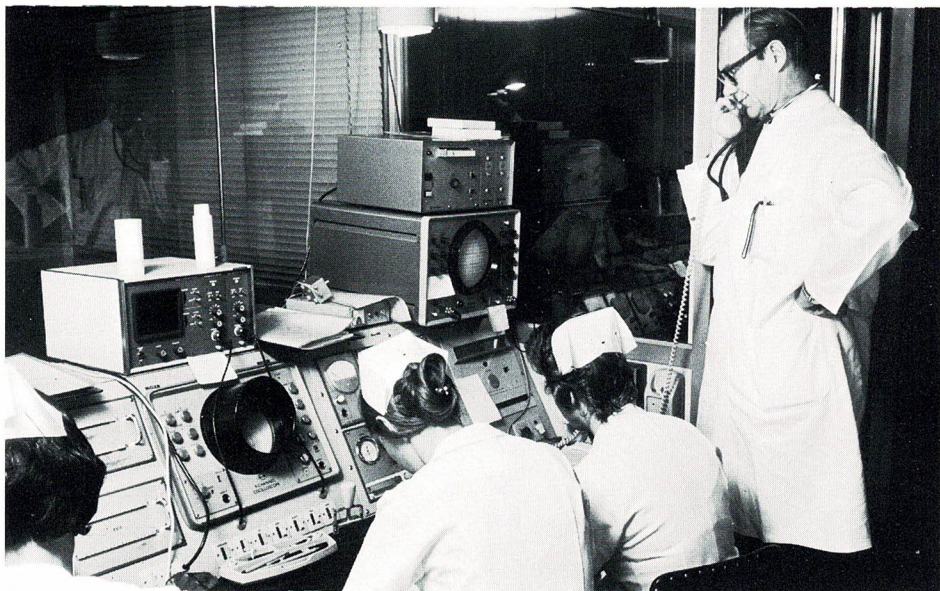
I de næste to år blev 146 patienter transporteret i hjer-teambulancen og hos 15 % fandt man ventrikelflimmer, men det lykkedes kun at defibrillere en patient i ambulancen. Patienten døde syv dage efter indlæggelsen på hospitalet.

Hvorledes har De organiseret arbejdet i Fredericia?

Vi har fulgt de amerikanske principper, der er den eneste praktiske løsning på problemet. Efter et kursus i hjertemassage, kunstig ventilation samt instruktion i brugen af defibrillatoren kommer Falck-redderne til at virke som sygehusets intensivafdelings forlængede arm.

Hvad med ansvaret?

Falck-redderne handler på lægens ansvar – og udfører kun de ordrer, der modtages via radiotelefonen. Vi har haft megen glæde af dette samarbejde, og redderne har



Overlæge Røjel i samtale med en ambulance

lagt en imponerende ildhu og effektivitet for dagen.

I tre tilfælde har vore redere defibrilleret patienter med ventrikelflimmer – og den længstlevende har levet over et år.

Hvor mange patienter mener De, Falck-folkene i Fredericia har reddet?

Vi har fra 1962 til 1972 behandlet i alt 159 patienter med hjertestop. 48 patienter blev behandlet før 1965, da sygehusets intensivafdeling blev taget i brug. Kun 6 af disse 48 patienter overlevede (12,5 %). Fra 1965 til 1972 har vi behandlet 111 patienter med hjertestop, hvoraf 36 patienter overlevede (32,4 %).

Før 1965 var der 19 patienter, der fik hjertestop før eller under transporten med Falck – og ingen overlevede. Fra 1965 til 1972 har 45 patienter fået hjertestop før eller under transporten, og 6

har overlevet (13,3 %). Af de 6 patienter er 3 som sagt defibrilleret i ambulancen. – Disse 6 patienter er klart reddet af Falck-folkene.

I sygehusets modtageafdeling har 16 patienter fået hjertestop, hvoraf 8 patienter, d. v. s. halvdelen har overlevet. Disse patienter er alle ventileret og masseret på vejen i ambulancen og ville have været døde uden Falck-reddernes behandling. Det vil sige, at Falck-folkene i Fredericia har reddet 14 menneskeliv i disse år.

Kan coronardødeligheden yderligere sættes ned?

Sammenligner vi de chancer, patienter har, når de får hjertestop på sygehuset, med deres overlevelsesmuligheder ved hjertestop uden for sygehuset, er det klart, at dødeligheden før og under transporten må bringes ned.

Fra 1965–72 har 66 patienter fået hjertestop på sygehuset

og 30 har overlevet (45,4 %). 45 patienter har fået hjertestop før eller under transporten, og kun 6 patienter har overlevet (13,3 %). Med andre ord – uden for sygehuset er chancen for at overleve $3\frac{1}{2}$ gang mindre end på sygehuset.

Kender vi det samlede tal for hele landet?

I 1969 døde 9061 patienter af coronarthrombose i Danmark og 3902 døde før de kom på sygehuset. Meget tyder på, at mellem en trediedel til halvdelen af patienterne dør inden for de første par timer efter coronarthrombosen er opstået – før de kommer på sygehuset.

– Hvis vores hjerteambulan- cer og organisation af arbejdet blev indført overalt i landet kunne der reddes i hundredevis af menneskeliv, der nu går tabt på grund af træghed og sløvhed hos de ansvarlige.

Børge Johansen



DEN RØDE HANE

Et tusindtal af repræsentanter for brandvæsener og redningsorganisationer fra hele Europa og adskillige oversøiske lande mødtes i slutningen af juni og begyndelsen af juli på udstillingen „Interschutz – Der rote Hahn“ i Frankfurt am Main for at studere det nyeste materiel og diskutere faglige emner. Også vi deltog med en beskeden gruppe, og selve udstillingen bidrog vi for så vidt også til, idet den nye automobildrejestige til stationen i Svendborg var udstillet på Metz-standen.

Det var en stor udstilling. Nærmest uoverkommelig for den der ønskede at gå i enkeltheder. Mellem de 8 kæmpehaller, hvori et hav af udstillere boltrede sig med deres nyeste produkter, præsenteredes man på store friarealer for en veritabel skov af automobildrejestiger og snorkler, og i denne skov stod vores nye Svendborgstige til ca. ½ million kr.

Man skulle bruge dage for at komme udstillingen igennem, og hver dag hjembragte man et bjerg af brochurer, kataloger og hæfter. Udstillingen gav sig primært ud for at være en messe for brandslukningsmateriel, men ambulancer og et utal af forskellige former for rednings- og beskyttelsesmateriel var godt repræsenteret. Dertil kom så stands med alarm- og meldesystemer, forskellige byggematerialer, planspil o.s.v. Historien var ikke glemt. Mange morsomme stands viste gamle slukningskøretøjer og gammelt materiel, så man rigtigt kunne fornemme den tekniske udvikling op til i dag. Endelig må også nævnes nogle store

stands, hvorpå Røde Kors og Technisches Hilfswerk viste deres arbejdsprogrammer ved hjælp af deres nyeste materiel og meget realistisk opbyggede tableauer.

Udstillingen forekom os imponerende, fordi den var så stor og altomfattende. Men når det er sagt, må det også tilføjes, at den ikke bød på epokegørende ting. Man kom ikke ud for overraskelser. Bevares, der var ting, som var blevet fremstillet i lidt forbedrede eller mere moderne udgaver, men det retfærdiggør egentlig ikke et sådant kæmpearrangement. Man havde ret til at være lidt skuffet, men selvfølgelig må man ikke glemme, at en del af værdien ved en sådan udstilling er de kontakter, der genopfriskes eller nyskabes. Det er ikke hver dag, vi får lejlighed til at sludre med folkene fra *Dräger*, *Total*, *Miesen*, *Zulauf* og nu også *Metz* samt vore venner hos *Tysk Røde Kors* og *Technisches Hilfswerk*.

I en parentes skal det også nævnes, at vi ved flere lejligheder havde et hyggeligt samvær med både statsbrandinspektionsdirektøren og repræsentanter for kommunale brandvæsener. Vi konstaterede, at vi talte samme sprog, kunne være i stue sammen, og at ingen af os var umennesker.

I forbindelse med udstillingen afholdtes et 3-dages symposium, d.v.s. en konference om aktuelle faglige emner. Også det var lidt af en skuffelse. Lange og stive foredrag blev oplæst, skønt de var duplikeret og udleveret i forvejen. Taletiden for indlederne burde være begrænset og deres indlæg burde

have undergået en vis kvalitetskontrol. Emnerne var såmænd store nok: Alarmlægs konstruktion og anvendelse, brandforebyggelse i teatre, automobildrejestiger og snorkler, lufthavnsbrandværn samt slukningskøretøjer, deres indsats og bemanding. Navnlig det sidstnævnte emne havde vi glædet os til, men det blev behandlet naivt og kedsommeligt, så man måtte kæmpe for at holde sig vågen. Ikke mindst fordi symposiet talte mange deltagere fra Sovjetunionen og de øvrige østlande, kunne det have været interessant at diskutere emner som f. eks. organisationsformer, vagtordninger, medbestemmelsessystemer o.l. Den slags måtte man skaffe sig oplyst underhåden, og der var ikke ret mange, som kunne give konkrete svar. Nogle lovede at skrive – men lad os nu se, om de holder, hvad de lovede.

BJ

Nye ambulancer på udstillingen

Mercedes specialambulance – i Tyskland brugt som rullende behandlingsrum med lægebemanding.



Opel Kapitän ambulance, som vi desværre ikke har set herhjemme endnu.



Ford Transit-ambulance med forhøjet tag.

Brand- og redningskøretøjer



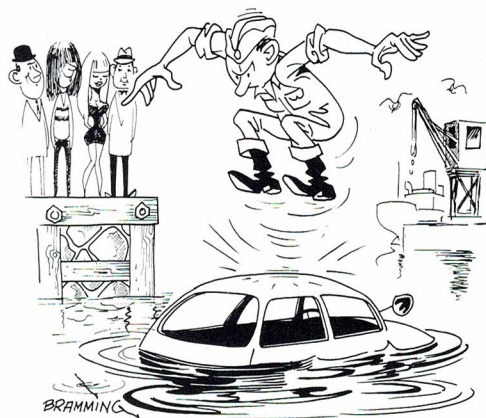
Detalje i indretning af det, der svarer til vore redningsvogne. Udstyret til at trække ud på bakker.



Falcks Svendborg-stige, fotografert på METZ' stand i Frankfurt a.M. Chassis'et er et M.A.N.

Først på sommeren afholdt Svenska Kommunförbundet og Svenska Brandbefälets Riksförbundet et seminar om den fremtidige redningstjeneste i Sverige. Vi havde to mand med for at se, hvad vi kunne lære. Her er resultatet.

Udbytterig tur med et væltet tog og en folkevogn med halsbetændelse



Den famøse folkevogn.

Af Carl Chr. Clemmensen og Preben Kjær

– Vi ankommer til Halmstad kl. 13.30. Kører som alle turister forvildede rundt i byen. Vi skal til noget med havbad, der hedder Tylösand. Havner selvfølgelig på Østrestrand i den anden ende af byen. Vender så vognen. Kommer til Tylösand. Internationalt turiststed. Unge sportstrænede he-mænd med golfmærker på blusen. Piger i alt – lige fra minitrusser til pelsværk. Skal De med på fisketuren? – Nå ikke. Så får vi helpension i stedet. Af sted til demonstration i havnen.

Folkevognen havde halsbetændelse

Den er begyndt, da vi ankommer. Først kystbevogtningen og olieskader. Det samme vi har set før. Den lange orange plastikhale efter to marinefartøjer, hen til olien, indkredsning og neutralisering.

Næste punkt på programmet



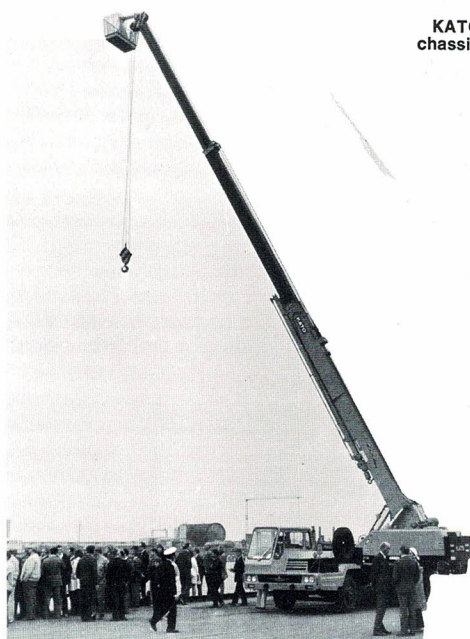
Kystbevogtningens olieskadeudstyr.

er forsikringsselskabernes *Bärgningskåren*. Speakeren fortæller alt om deres „bärgningskår“. Der vises den store Scania med EKA-aggregat, dens „lillebror“ (som vi har på M.A.N.-chassis) Volvo-terrænvognen, som vi ikke kan købe mere, og EKA-ladvogn med grill. Monteret på Scaniachassis er den prima. Bedre og dyrere end vore ladvogne. Men ikke god til bytrafik. Så skal den store Scania hale en VW op fra havnen. Men den har åbenbart halsbetændelse, for den kan ikke synke, da de plumper den i. Skal vi nogen sinde købe en amfibiebil, må det blive en VW uden motor. Dog – efter 5–6 minutter fik Halmstads havnevand overtaget – plump – og op igen.

En rigtig kran

Næste: en bus rejst uden kontrawire og med tømmer

KATO-kran på FUSO-chassis. En interessant nyskabelse.



som standseklodser for kranvognen. Godt at forsikrings-selskaberne selv ejer bæringskåren. Så kan de ikke anlægge sag for ekstra påførte skader. Så viser Svenska Kranbolaget en prima-de-luxe japansk KATO-kran på en FUSO-vogn. En mands betjening. Kran med kurv, et mægtigt træk, alt hydraulisk, svingbar og alt, hvad dertil hører. Vips og en jernbanevogn er på skinnerne igen. Den koster 400.000 kr. herhjemme, men er det utvivlsomt værd til E-arbejde og som katastrofeberedskab.

Distriktsledere i campingvogn?

Vi ser også en fiks løsning af kommandocentral til katastrofer. En specialbygget campingvogn med radiomast. Måske bør distriktsledere hos os udstyres med tjenestecampingvogn til sådant for-

mål. Så kan de i øvrigt selv klare deres overnatningsproblemer, når de er på tjenesterejse. Investeringen vil nok være lønsom.

Øksehus

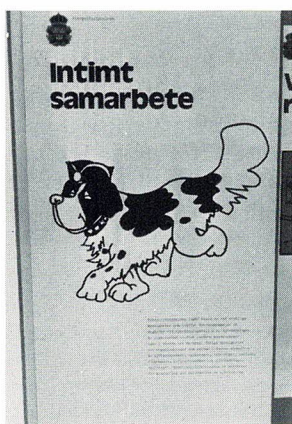
Så kommer en ambulance, International, norsk bygget – med to mand og den svenske redningsøks. Det er imponerende at se dem ødelægge bilen på så kort tid. De har tag på det. Fine redningsfolk. Senere viser det sig, at den ene er repræsentant for øksefirmaet. Det tager jo unægteligt lidt af glansen. Men foretagendet driver ambulancetjeneste i Halmstad under länsstyrelsens kontrol. Seks Internationaler, friske og interesserede fyre, godt udstyr. Det, at de er ansat i en privat ambulanceorganisation, får dem unægteligt til at stige et par grader i vor agtelse. Så er den opvisning i øvrigt forbi.

Vandtankvognen er ikke en ny opfindelse

Første aften tilbringer vi med at gå på automobilmuseum for at se, om der er noget, Clemmensen kan bruge til sin driftsafdeling. Det er der ikke, men flere af de bedagede køretøjer har ERA-mærker. Det luner. For øvrigt finder vi ud af, at tankvogne til brandslukning slet ikke er så ny en opfindelse som Haurum i Gentofte og Arne Olsen i Helsingør vil gøre det til. Vi får faktisk øje på en Volvo fra 1931 som vandtankvogn. Kun godt at den er reddet for eftertiden. Så besøger vi en tidligere Falck-redder, der nu har slået sig ned som foderblander og minkfarmer i nærheden af Halmstad. Han har fundet ud af det. Dejligt hus, skøn kone og tre drenge. Kommer hjem hver dag kl. 12 og tilbringer resten af dagen med at tage kone og børn ned i skoven til minkene. Et liv, som vi andre mere eller mindre stressede mennesker kun drømmer om.

Totalt samarbejde

Næste dag, mandag, er der om formiddagen en mægtig interessant gennemgang af den nye svenske betænkning om redningstjeneste. Den går ud på, at brandvæsenet i hver kommune skal have mere med redningstjeneste at gøre end tilfældet er i dag. – Men hvad hjælper det, at vi opbygger en stærk redningsorganisation, hvis der ikke findes en tilsvarende stærk transportorganisation, sagde Svenska Brandbefålets Riksförbunds ordførende, Ingemar Knutson. Han fremhævede også et totalt samarbejde mellem



Næsten karakteristisk for svenskernes forsøg på at finde den rette plads til redningstjenesten: „Intimt samarbejde“.

statslige, kommunale og private organisationer om redningstjenesten. Det er tanker, som der også tales om herhjemme, hvor mange organisationer ligeledes er involveret. *Sektionschef Karl-Egon Lindberg* fra Svenska Kommunförbundet påpegede, at uddannelse må være en forudsætning for at noget skal fungere.

– *Bedre med regional uddannelse end lokal uddannelse*, fastslår Lindberg. På Statens Brandinspektions vegne sagde *riksbrandinspektör Swen Hultquist*, at redningstjenestebetænkningen havde til formål at organisere det, der p. t. foregår. Han viste også en skitse med to triangler, som vi nu har fordansket. Kun de store ulykker – der ikke tæller ret mange – kræver den store planlægning. Niveaueet for nødvendigheden af forudgående planlægning ligger ret højt. De dagligt forekommende ulykker – det store antal – klarer med lille indsats af ressourcer.

Krigsmakten kalder man det svenske forsvar. Det er da et kontant ord til at tage og føle på. Den tager også del i organisationen, men kræver betaling af rekvirenten for ydet hjælp.

Kun 15 ambulancer

Hallands län, 200.000 indbyggere, betjenes af 15 ambulancer, hvilket svarer til, at vi skulle have ca. 375 i alt i Danmark. Når vi har 500, skyldes det, at vort serviceniveau (det folk kræver af os = antal ture) ligger højere. Det fremgik af gennemgangen, at civilforsvaret ikke har udrykningskolonner, men kun påtager sig at udlåne

materiel. Men det fungerer vist udmærket endda.

Hallands länsstyrelse gav i al fald som konklusion udtryk for, at man satser meget på at få styr på redningstjenesteområdet.

Om aftenen er der trivselskväll med sang og dans. Farbror Sven med tilnavnet Sönnnerberg (brandchefen fra hovedstadsbrandvæsenet i Malmö) synes som sædvanlig at være den, der trives bedst. Ikke mindst efter at en tryllekunstner har frataget ham alt – lige fra kam til penge i tegnebogen. Desværre for tryllekunstneren og et oplagt publikum går han ikke med seler.



Katastrofen i Torup

I går, da vi hørte om katastrofeplanerne, var vi lidt skeptiske. Kunne det lade sig gøre at arrangere en togulykke af det format – med rigtige ofre, væltede togvogne, udstrømmende klor og meget mere.

Det kan det. Det ser vi i dag. Vor dybeste respekt for *vicebrandchef Sune Lardner*, Halmstad, der både har arrangeret katastrofen og nu står og kommenterer alt i højtaleren, lige til mindste detalje.

Katastrofeudrykningen imponerer os ikke. Vi skal naturligvis tage Sveriges store afstande, og det at der skal være beredskab tilbage, i betragtning. Men de fleste er brandkøretøjer, og de kan ikke bruges til ret meget ved en togulykke. Deres formål i denne situation er at fremføre mandskab. Overført til vore forhold virker redningsudrykningen, som hvis man til togkatastrofer lod kommunale brandvæsner, CF og forsvaret rykke til undsæt-

ning uden, at man benyttede sig af Falcks ambulance- og redningsmateriel.

Målbevidst arbejde

Læger og sygeplejersker, militær og brandfolk arbejder efter vor mening målbevidst og godt på skadestedet. Ambulanceindsatsen kommer fra Varbergs ambulance (privat), Falkenberg (brandkåren) og Halmstad (privat). I alt 5 stk. prima materiel, men redterne fra Halmstad og de kommunale ambulancemænd fra Falkenberg har en hårlængde, der ikke falder i vor smag. Vi ser også en af disse kombinationer stationcar/ambulance, som man aldrig bør tale om.

Beundringsværdigt øvelsesapparat

Vicebrandchef Sune Lardner interviewer de implicerede chefer i højtaleren. Det giver stemning. Der er mangfoldige instanser og eksperter involveret. Lidt for mange efter vor opfattelse. Det burde kunne lade sig gøre at koordinere lidt mere, som vi har gjort det i Danmark. I praksis ville det f.eks. betyde, at bæringskårens terrængående vogne blev indsat mellem skadested og kommandosted. En strækning på 200 meter, der ellers kun er farbar for militæret.

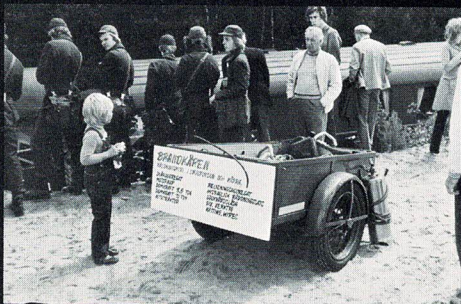
Men det er jo netop det samarbejde, svenskerne vil diskutere sig frem til og lære, så indsatsen ved en virkelig ulykke kan blive bedst mulig. At stille et så velgennemtænkt øvelsesapparat på benene for at drage disse erfaringer bør vi andre i virkeligheden kun nære den dybeste beundring for.



Vore distriktslederes nye tjenestekøretøj?



Ved togulykken var et væld af brandkøretøjer, men der var ikke rigtigt brug for dem.



Svenskerne kalder små påhængsvogne for kærre. De, der har været spejdere vil nikke genkendende til denne model.



Ambulancefolkene var flinke og hurtige, men med den anlagte hårlængde var man lidt i tvivl om deres køn.

De fleste kender vel *Redningsteknisk Institut*, som Falck oprettede i 1956 med det formål at bidrage til international erfaringsudveksling på førstehjælpens og redningsarbejdets område.

De færreste ved nok, at dette arbejde er ved at krones med held. Udlandet ser med dybeste respekt på instituttet og dets mangeårige leder, *Aage Rørmark*. Danske læger synes også at have anerkendelse for Rørmarks arbejde og erfaring. For at illustrere det med et eksempel har vi klippet i en af Rørmarks efterhånden mange indsendte rapporter over studiebesøg i andre lande:

Rapport vedr. 2. symposium 12.-13. maj i Brügge



Mødet var forberedt dels ved formøde i juni 1971 i anledning af indvielsen af Sint Janhospitaals nye intensivafsnit, dels ved komitémødet i marts 1972. Der var – med indenlandske fagdeltagere – omkring 400 deltagere i møderne som holdtes i den tekniske højskoles auditorier.

Aftenerne udfyldtes af selskabeligt samvær, der gav gode personkontakter og stærkt bekræftede AISS og især vort instituts internationale ry og respekt. Korpsset og dets indsats var velbe-

kendt, og der var talrige forespørgsler af faglig natur.

Mit foredrag understregede stærkt vor virksomhed blandt og for publikum i retning af TV-film, skadestedsøvelser, genoplivningsdage, skoleundervisning m. m. Det belgiske TV, samt Færdselskomiteen vil sammen med engelske læger fra Bristol kontakte TV om den nye filmversion.

Den hollandske og belgiske Førstehjælpskomité's formænd var så venlige at udtale, at det danske foredrag var det eneste konkrete og praktisk efterlignelige, fordi

det var baseret på facts, ideer og erfaring.

På symposiets 2. dag arbejdede man i grupper og afgav en række resolutioner, der siden offentliggøres og anbefaler de belgiske myndigheder en linie, der ganske følger vore ideer om træning af lægfolk, redningsfolk og praktiserende læger, sml. omtalen i IRI 1/1972 forud for mødet.

De i 1971 holdte foredrag forelå i bogform på 4 sprog (engelsk, tysk, fransk og flamsk).

Symposiet åbnedes af *prins Albert*, protektor for *Belgisk Røde Kors*. Han overværede desuden de første 4 fagforedrag, deriblandt mit. Ved sin bortgang gik han hen til mig, trykkede min hånd og sagde på engelsk, at han ønskede at takke mig for mit idéfyldte indlæg og ønskede mig held og lykke med mit arbejde, både i mit land og for Belgien.

Ved den afsluttende banket lørdag aften underholdt Flanderens guvernør, der præsiderede, sig også med mig om det internationale redningsarbejde. AISS generalsekretær, dr. Oosterhuis nævnte i sit foredrag gentagne gange korpssets og min indsats i verdenssamarbejdet. Dr. Lust beder hilse mange gange, han kommer til september. Dr. Gabor, der mødte i Falckslips, beder hilse. Han skal på min foranledning til Honolulu efter indbydelse, han har udrejsetiladelse, fordi det er foranlediget gennem AISS. Herr Lüttgen, Bonn, beder hilse og sige, at man i Niedersachsen nu kører efter minut/mandtariffen og har balance i regnskabet.

Aage Rørmark

Vi tester autohjælpen:

En ganske almindelig **start**

I de fleste velrenommerede virksomheder findes der noget, der hedder kvalitetskontrol. Den kan udføres på mange måder. Gennem sindrige statistiske systemer kan man afprøve enkelte eksemplarer af virksomhedens varesortiment og danne sig indtryk af hele sortimentets kvalitet, fejlprocenter og særlige ømtålelige steder i produktionsprocessen.

Hvis kvaliteten ikke er som kunderne forventer, får virksomheden et dårligt rygte og dermed mindre muligheder for fremtidigt salg.

Vi kender alle betegnelsen „mandagsvogn“. En bilfabrik med mange „mandagsvogne“ har sværere ved at sælge biler end virksomheden med kunde- anerkendte kvalitetsvogne.

I en servicevirksomhed er kvalitetsafprøvningen sværere. Man har ikke en konkret vare at teste. Hos os kan man aflæse noget om kvaliteten ved at gennemgå takkebreve, klagebreve og skadesanmeldelser.

Man kan også gøre noget andet. Og det er nødvendigt, hvis vi hele tiden vil være i toppen. Gå ud og rekvirere Falck til alle mulige opgaver, og se hvorledes redderne løser dem. Det gør man f. eks. i forbindelse med brandprøvealarmeringer.

Vi har lavet et forsøg med autohjælpen. Det lover godt, og flere følger senere.



Brug for starthjælp

Søndag den 28. maj kl. 14.39 ringes til station Ebeltoft.

– Goddag, mit navn er Petersen. Kan jeg få lidt starthjælp?

– Ja, naturligvis kan De det. Hvor bor De?

Navn og adresse oplyses (i København).

– Har De abonnement?

– Ja, men nummeret har jeg ikke.

– Det gør ikke noget. Hvor holder De? Adresse og bilnummeret oplyses, og der spørges om, hvor lang tid det vil vare, inden hjælpen kan forventes.

– Et øjeblik. Efter 20 sekunders forløb vender stationen tilbage. – Vi kører med det samme.

Den lovede ventetid overholdes

Klokken 14.51 ankommer vogn 6—266 (Ford kranvogn). Der er otte kilometer fra stationen til adressen (men ingen hastighedsbegrænsninger).

Redder Peter Basse og erhvervspraktikant Torben Nielsen springer ud og indleder med at beklage, at de kommer med så stor en vogn.

– Vores land-rover, der normalt benyttes ved starthjælp i sommerhusområderne, er desværre på værksted. Det giver jo noget spektakel med sådan en stor vogn.

Startkablerne monteres, og på et øjeblik er vognen køreklar igen.

Det kan man kalde abonnementservice.

/pet

af Jan Assentorp

I foråret 1971 indkøbte København A/S seks brugte Scania-chassier, Scania-Vabis 56, årgang 1964, til opbygning som kranvogne. På en række stationer var der behov for en kraftig kranvogn til bjergning og slæbning af tunge objekter. Driftsafdelingen fandt det imidlertid ikke økonomisk forsvarligt at investere i nye chassier, da kørselsbehovet er relativt lille. Indkøbene af brugte vogne var naturligvis en forsøgsordning, og man har nu et år efter adspurgt de pågældende stationer om vognenes effektivitet. Der er det specielle ved de seks Scania-vogne, at de med bistand fra værkstedet i Gladsaxe er opbygget på de respektive stationer. Generelt må det siges at være et nydeligt resultat. Vi bringer her en udtalelse fra de seks stationer:

VEJEN/BRØRUP – vogn 6419:

Vi vil ikke betænke os på at anbefale fortsat indkøb af

brugte chassier, når de indkøbes med den fornødne omhu og forsigtighed. Vi er alle meget glade for denne vogn, både hvad angår køreegenskaber og arbejdsevne. Vi er enige om, at den i fuldt mål har indfriet de dristigste forventninger. – Vognen har på et år kørt 30.341 km med en reparationsomkostning på 774,19 kroner.

LYNGBY – vogn 6830:

Vi modtog først vognen i eftersommeren 1971, således at vore erfaringer ikke er store på nuværende tidspunkt. Men alle på stationen er glade for vognen. Inden vognen er sat i drift, har vort værksted gennemgået motor, styretøj, bremses, fjedre og støddæmpere. Vi valgte – i stedet for en hydraulisk lift – at opbygge vognen med en håndbetjent Falck-Schmidt-kran, idet vi mener, den er bedst egnet til færdselsuheld m.v. Under ladet i venstre side har vi bygget et stativ, som passer til vore katastrofekasser.



**Kran
som stativ
har øns**



Frederikshavn/6335
i arbejde.

**vogne
nerne selv
ket dem**



Ribe/
6182

**FREDERIKSHAVN -
vogn 6335:**

„Den er skøn. Den sku' vi ha' haft for længe siden.“ Der er udbredt enighed om, at ideen med indkøb af kraftige og gode, brugte chassier er en fornuftig, god og økonomisk disposition. Vi er her på stationen lykkelige for det resultat, der er nået. En dejlig stor og funktionsdygtig kranvogn med stor spil- og krankapacitet til glæde for mandskabet, men ikke mindst for vore abonnenter og andre kunder. Samlet anskaffelsespris for vores kranvogn er kr. 73.494,74.

**RIBE -
vogn 6182:**

Vi kan herfra anbefale indkøb af brugte vogne, når der tages hensyn til, hvorledes vognene har været behandlet før købet. Vogne benyttet af entreprenører og til svær kørsel kan ikke anbefales. Selv om det vil betyde en større udgift i første omgang, henstilles det, at vognene forsynes med hydraulisk spil og grill samt hydraulisk kran. - Krantype Falck-Schmidt anbefales. Vi er villige til at hjælpe med opbygning af vogne i den udstrækning, tiden tillader.



Lyngby/
6830

af Jan Assentorp

brugte chassis, når de indkøbes med den fornødne omhu og forsigtighed. Vi er alle meget glade for denne vogn, både hvad angår køreegenskaber og arbejdssevne. Vi er enige om, at den i fuldt mål har indfriet de dristigste forventninger. – Vognen har på et år kørt 30.341 km med en reparationsomkostning på 774,19 kroner.

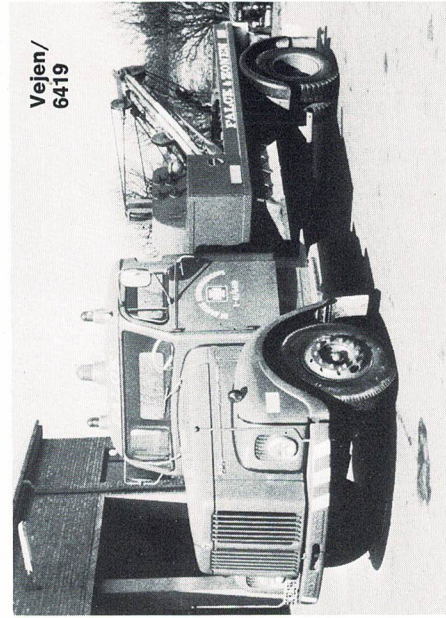
I foråret 1971 indkøbte København A/S seks brugte Scania-chassier, Scania-Vabis 56, årgang 1964, til opbygning som kranvogne. På en række stationer var der behov for en kraftig kranvogn til bjergning og slæbning af tunge objekter. Driftsafdelingen fandt det imidlertid ikke økonomisk forsvarligt at investere i nye chassis, da kørselsbehovet er relativt lille. Indkøbene af brugte vogne var naturligvis en forsøgsordning, og man har nu et år efter adspurgt de pågældende stationer om vognenes effektivitet. Der er det specielle ved de seks Scania-vogne, at de med bistand fra værktøjet i Gladsaxe er opbygget på de respektive stationer. Generelt må det sige sig at være et nydeligt resultat. Vi bringer her en udtalelse fra de seks stationer:

VEJEN/BRØRUP – vogn 6419:

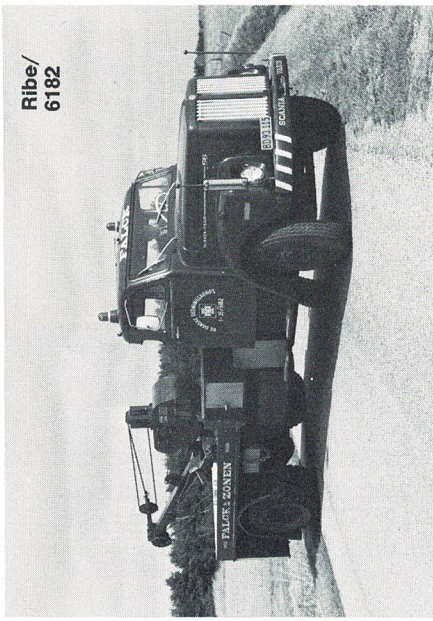
Vi vil ikke betænke os på at anbefale fortsat indkøb af

LYNGBY – vogn 6830:

Vi modtog først vognen i eftersommeren 1971, således at vore erfaringer ikke er store på nuværende tidspunkt. Men alle på stationen er glade for vognen. Inden vognen er sat i drift, har vort værktøj gennemgået motor, styretøj, bremses, fjedre og støddæmpere. Vi valgte – i stedet for en hydraulisk lift – at opbygge vognen med en håndbetjent Falck-Schmidt-kran, idet vi mener, den er bedst egnet til færdselsuheld m. v. Under ladet i venstre side har vi bygget et stativ, som passer til vore katastrofekasser.



Vejen/
6419

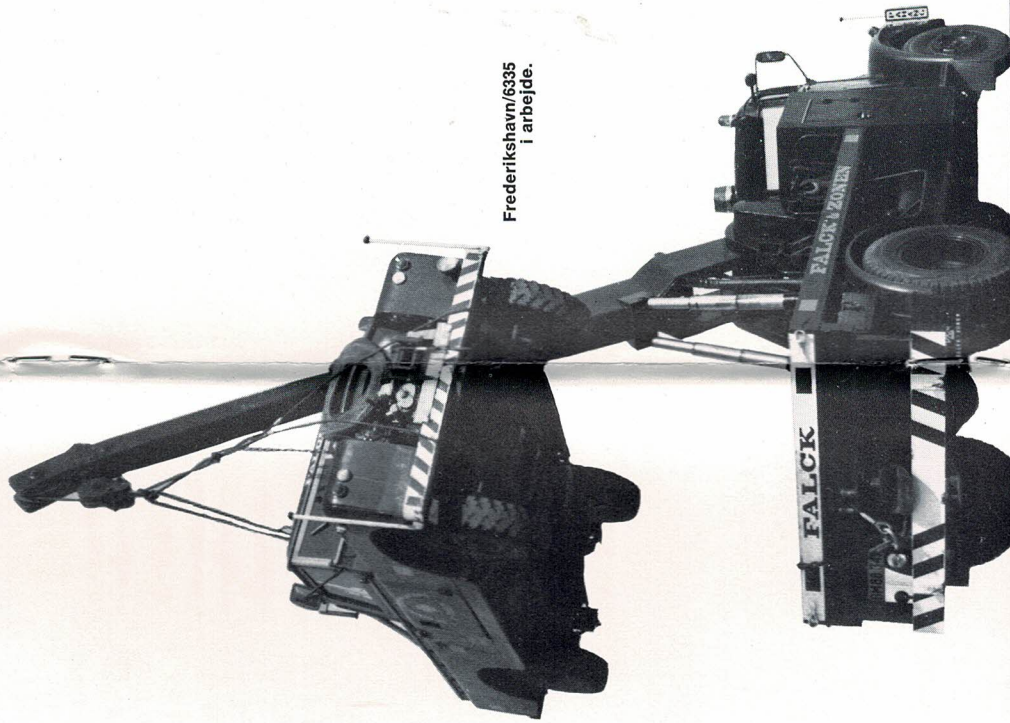


Ribe/
6182

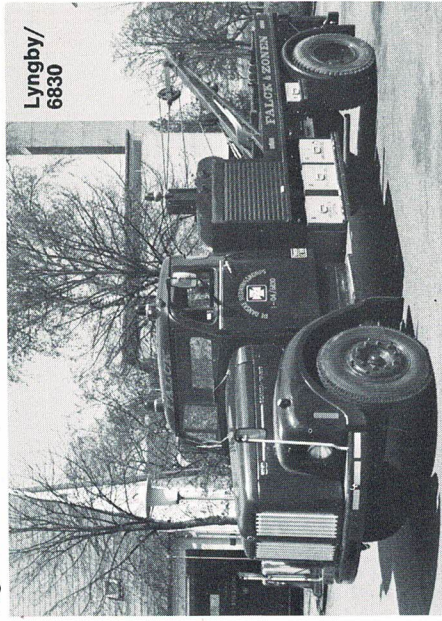
FREDERIKSHAVN – vogn 6335:

„Den er skøn. Den sku' vi ha' haft for længe siden.“ Der er udbredt enighed om, at ideen med indkøb af kraftige og gode, brugte chassier er en formuiftig, god og økonomisk disposition. Vi er her på stationen lykkelige for det resultat, der er nået. En dejlig stor og funktiondygtig kranvogn med stor spil- og krankapacitet til glæde og krankapacitet, men ikke mindst for vore abonnenter og andre kunder. Samlet anskaffelsespris for vores kranvogn er kr. 73.494,74.

Frederikshavn/6335
i arbejde.



**Kranvogne selv
som stationerne selv
har ønsket dem**



Lynby/
6830

NYKØBING SJ. -

vogn 6933:

Vi regner med at køre 35.000 km pr. år, hvorfor vi kan anbefale indkøb af gode, brugte chassier. - Scania har et højt kilometertal. Det bør være gode, velholdte vogne, som ikke har kørt i grusgrav eller anden entreprenørkørsel. - Ideen med lokal opbygning af vognene kan vi godt gå ind for, når det kan indpasses på årstider, hvor vi kan magte det kørsels- og personalemæssigt. Vi er glade for vognen, men i fremtiden bør man nok stile mod model 76, da denne ifølge udtalelse fra en forhandler er mere robust til vort brug.

NYKØBING M. vogn 6848:

Tanken om at anvende brugte chassier kan vi fuldt ud tilslutte os af flere grunde. Behovet for kraftige kranvogne er til stede på alle stationer, idet man overalt i dag har store lastvogntog kørende på landevejen. Vi må imidlertid erkende, at det er de færreste steder, en kranvogn kører så mange km om året, at en investering i et nyt chassis er forsvarlig. Man bør de steder, det er muligt, opbygge vognene lokalt, da man gør det billigere samtidig med, at personalet engageres på en positiv måde. Vor reparationsomkostning på et år har været 8 øre pr. km.

Konklusion:

På baggrund af de positive udtalelser og erfaringer fra stationerne er det sandsynligt, at København A/S vil følge ideen op, således at kapaciteten af store kranvogne til betjening af vogn-



Nykøbing Sj./
6933

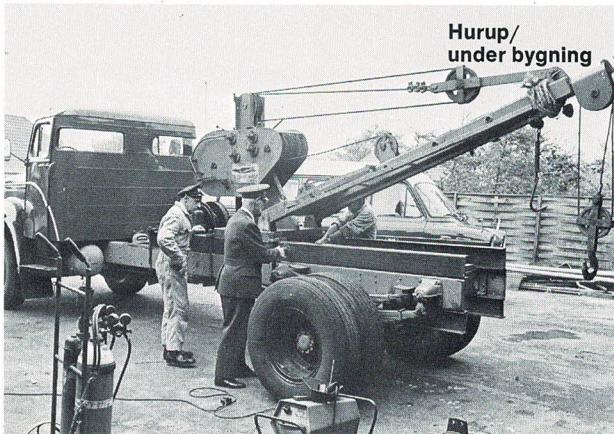


Nykøbing Mors/
6848

mænd m. fl. kan blive yderligere udbygget. Afdelingsleder C. C. R. Clemmensen, Driftsafdelingen, oplyser, at der allerede er indkøbt tre Scania-chassier yderligere. En Scania-Vabis 76 til *Thisted*, en 56 til *Hurup* og en

36 til *Nykøbing Mors*, hvor den skal afløse en mindre Thames Trader. Vognene koster gennemsnitlig 40-50.000 kroner at ind sætte. Og det er en rimelig pris.

jea



Hurup/
under bygning

Hvad mener stationen, der hverken har vejpatruljevogn eller „rullende reservedslager“?

Ingen vejpatruljevogn

På stationen i Haderslev har man ingen vejpatruljevogn. Her bugserer man ofte haverede vogne til stationen, hvor man så vidt muligt prøver at foretage mindre reparationer såsom udskiftning af knækkede ventilatorremme etc.

Reserve dele – et problem

Det er imidlertid et stort problem at skaffe nødvendige reservedele, så snart det er uden for værkstedernes almindelige lukketider. Om sommeren og i ferietiden er det helt umuligt, da de fleste værksteders personale kører til sommerhusområderne.



Hvad kan der gøres?

Et lille nødlager af de mest benyttede reservedele vil ofte kunne gøre underværker, siger mandskabet i Haderslev, men det vil naturligvis være endnu bedre, om stationen bliver udstyret med en speciel vogn forsynet med disse reservedele. Kan en sådan vogn tillige udformes, så den kan benyttes til at foretage bugseringer i stang, mener man at have fundet noget af det mest ideelle. Det vil naturligvis også have betydning med en vejpatruljevogn i forbindelse med start-hjælp – især når det brænder særligt på, f. eks. på travle vinterdage.

Mandskabet positivt

I Haderslev har mandskabet ingen betænkeligheder ved selv at foretage de mindre reparationer, men alle er enige om, at reddere, der skal betjene en sådan speciel vogn, helst bør være uddannede mekanikere eller i hvert fald have gennemgået forbrændingsmotorkursus.

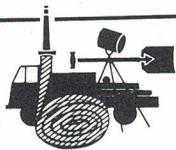
Hvad siger abonnenterne

Såfremt der i dag foretages mindre reparationer på stationen, har man indtryk af, at abonnenterne er vældig tilfredse. Ventetiden fordri- ves med en kop kaffe, en hyggelig sludder eller en rundtur på stationen, og alle er glade, såfremt vognen kan repareres og abonnenten dermed undgå en længere bugsering med Falck.

/ pet

Læs næste nr.:

Vi tester autohjælp
over hele landet

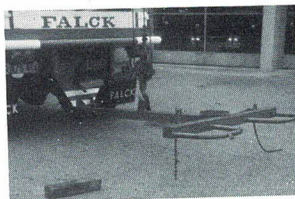


VOGNE & UDSTYR

Nr. Snede har konstrueret grill til kranvogne

Nr. Snede-stationen har seriefremstillet en selvkonstrueret grill til Vejle-selskabets kranvogne. Grill'en monteres i kranvognens træktøj og løftes ved hjælp af kranen. Grill'en medbringes altid i kranvognen, således at der ikke opstår pro-

blemer med ophængning af en vogn. Der undgås mange skader ved at benytte denne ophængningsanordning. Grill'en koster ca. 250,- kr. at fremstille, oplyser stationen. Det skal retfærdigvis oplyses, at andre stationer tidligere har konstrueret en tilsvarende grill. Men et godt



initiativ af Nr. Snede-stationen til efterligning andre steder. *jea*

Fyn har vendt blikket mod øst

Den russiske bilindustri har fornyet produktionen med en række vogntyper, der i vid udstrækning modsvarer vestens teknik og design. Senest er der i Danmark præsenteret den nye *Volga* personvogn, der er et robust og komfortabelt køretøj, og som måske kan være emne som sygetransportvogn. Men en russisk „Land-Rover“ har også set dagens lys. Odense A/S har vendt blikket mod øst og har indkøbt en firehjulstrukken *Volga* til afprøvning.

Volga'en har en 4 cyl. vandkølet benzinmotor på 72 HK. Som billedet viser, er den opbygget med rørkran og forsynet med et 5 tons hydraulisk spil.

Den lille kranvogn, der er stationeret på st. *Årup*, skal benyttes til bjergning af traktorer m. v., og man har allerede gode erfaringer med den lille, røde, russiske kranvogn. Det skal også bemærkes, at chassiet kan erhverves for ca. 27.000,- kroner.

jea



EN TOLVER FRA ÅSMUND LÆRDAL

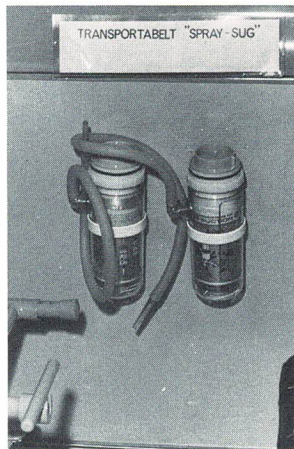
Den norske fabrik *Åsmund Lærdal* har fremstillet et såkaldt *jet-sug*, der bliver indført i alle nye ambulancer hos os. I stedet for hidtil anvendte sug, der drives af vacuum eller strøm fra ambulancen, virker dette nye sug som en „omvendt spraydåse“. Det er let at håndtere og kan tages med op eller hen til ulykkesstedet. Den danske leverandør, *Dameca A/S*, skildrer sugets fordele i 12 punkter:

Facts om Lærdal jetsug

1. Brudsikker, slagfast makrolon.
2. Ingen bevægelige dele eller ventiler.
3. Lang levetid.
4. Lav vægt, højst 800 gram, med fyldt patron.
5. Sugetid: kontinuerlig: ca. 30 minutter. På én patron.
6. Patronen har indbygget sikkerhedssystem. Skulle denne udsættes for mere end 50° C., vil eksplosion ikke finde sted, men derimod udsivning af indholdet. Dette stof er ikke brandbart og i øvrigt non-toxisk.
7. Kvalitet og kvantitet af patronens indhold forbliver uforandret, selv efter flere års opbevaring.
8. Klargøringstid: ca. 5 sekunder.
9. *Ved sugning:*
Sugets bæreanordning anbringes om operatørens hals. Dette indebærer en fuldstændig bevægelsesfrihed hos denne (både arme og ben). Samtidig kan opmærksomheden fuldt og helt henledes på patienten.
10. Undertryk: op til 500 m.m./HG.
11. Meget små dimensioner; kan transporteres, f. eks. i inderlomme.
12. Ukompliceret konstruktion.



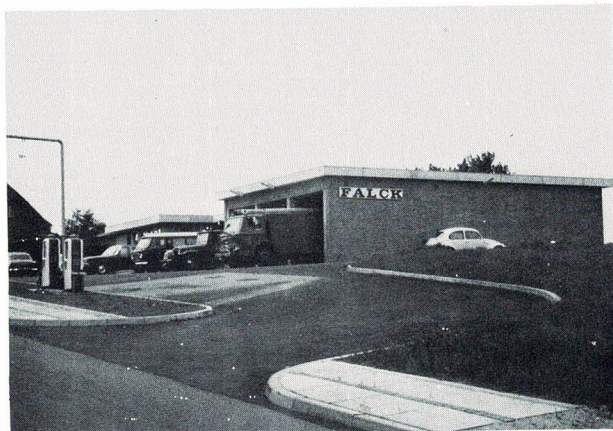
Lærdals „tolver“, nederst i en af Falcks ambulancer





Endnu en Falck-station genoplivet

Station Farsø



– et resultat af årelange forhandlinger

Ved sammenslutningen med ZR overtog vi en station i Farsø, Himmerland. Stationen var i og for sig god nok, men når man lagde den til de forholdsvis mange andre stationer i området og så på dækningen i forhold til befolkningsantallet, var det alligevel ikke så godt. Man mente, at der var for mange stationer, og det ville blive for dyrt at opretholde dem alle.

Derfor traf korpsets ledelse beslutning om at nedlægge Farsø-stationen og flytte materiel og mandskab til den nærliggende Falck-station i Aars.

Men det har aldrig været let at nedlægge en Falck-station, selv om man har de mest rendyrkede økonomiske motiver. Resultatet blev her en halv nedlægning, der nu er ændret til en ny station med større bemanning og flere forpligtelser end nogen sinde tidligere.

Lutter lovord

Symptomatisk for den nye stations indvielse var de lovord om det gode samarbejde, som både korpsets ledelse, kommunernes og sygehusets repræsentanter udtalte sig om. De lange forhandlinger endte i det gode samarbejde. Falck har nu brandslukningsforpligtelse for indbyggerne i området. En ny Ford-sprøjte og en slangeudlægger er installeret. Derudover har stationen 1 ambulance, 2 kran-



og autotransportvogne. Der er 5 redningsmænd og 8 deltidbeskæftigede brandmænd på stationen.

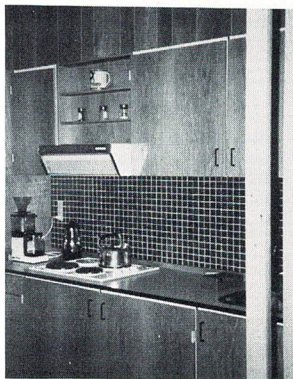
Den nye station, som kommunen har bygget, har kostet i alt $\frac{1}{2}$ mill. kr. Hertil kommer Falcks nyanskaffelser af materiel til en pris af ca. 700.000 kr., således at der på nuværende tidspunkt er investeret omkring 1,2 mill. kr.

Stationen består af 3 dobbeltgarager, opholds- og køkkenfaciliteter. Derudover er der 2 soverum, ekspeditions-kontor, bade- og depotrum. Stationen centralalarmes fra Års.

3 brandmænd hædret

I sin indvielsestale omtalte direktør *E. Bødker* fra Falck i Ålborg også det gode samarbejde korpset havde mødt. Til Farsø brandkorps medlemmer bragte han en særlig tak, fordi de også ville samarbejde på de nye vilkår under Falck. Det var ham en stor glæde samtidig at kunne overrække korpsets hæderstegn til 3 brandmænd med tilknytning til brandvæsenet i Farsø i henholdsvis 1×25 og 2×10 år. De tre hædrede brandmænd er: *Arne Tolstrup, Jørgen Sørensen* og *Niels Christiansen*.

**Har kostet 1,2 mill. kr.
at stille på benene**





Uanede muligheder for os

Vi har noget at glæde os til. Om nogle år vil VCR blive sagen på Falck-stationerne – tror vi. VCR betyder *Video Cassette Recording*, hvilket på mere dansk er det samme som en kassettebåndoptager, der tilkobles farvefjernsynet og bestemmer, hvad der skal ses på skærmen – eller optager de officielle programmer, om man vil.

I sandhed en teknikkens triumf. Vi kan forestille os direktør *Mogens Falck* oplæse Falcks nytårstale med samme alvor som kongen i sine dage oplæste sit budskab. Eller hvad mener man om gennemgangen af indholdet til en kranvogn på fjernsynsskærmen. For slet ikke at tale om virksomhedsnævnets møder, der utvivlsomt ville blive af samme

længde som *Coronation Street*, hvis de skulle bringes fuldt ud.

Næh, det er ikke for spøg, vi omtaler VCR-systemet. Ideen bagved er god nok. Teknikken har nogle problemer, men de løses hen ad vejen. Det forventes faktisk, at der allerede til efteråret vil blive udbudt nogle båndafspillere til ca. 8.000 kr. på markedet. Og når først der går hul på bylden, plejer det at gå stærkt. Store fabrikanter som *Philips*, *Tandberg* og *Grundig* står sammen om ét system.

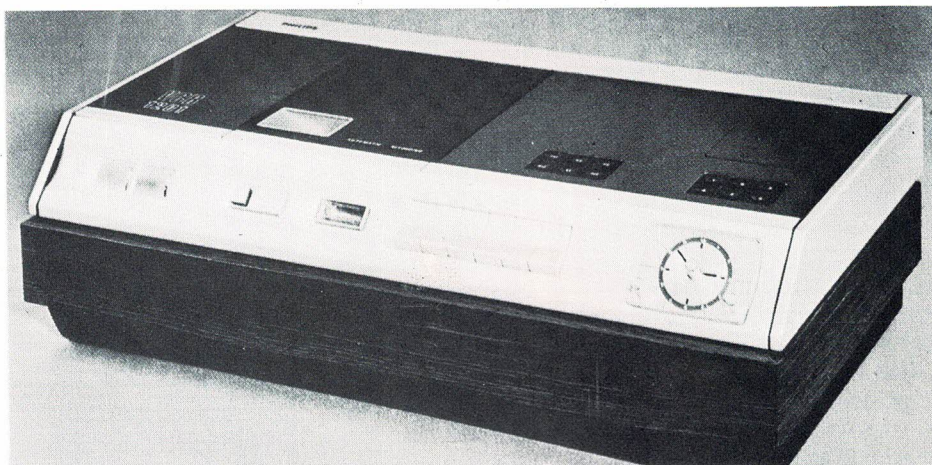
Et halvt hundrede kroner for en sengekant

For korpset som en geografisk, decentraliseret virksomhed indebærer et kassette-TV-system mange fordele.

Hvis blot afspilningsapparatet findes på nogle stationer, vil en stor del uddannelse og information kunne optages ét sted og distribueres til Falck-stationernes TV-apparater. Et af de foretagender, der satser stærkt på denne udvikling er *Tel-scan*, der både optager film og TV-bånd og overspiller fra det ene til det andet. En kassette med f.eks. 60 minutters spilletid kommer ikke til at koste en formue at optage, og kopieringen til flere kassetter kommer til at koste under hundrede kroner. En „blank“ kassette kommer op på 3-400 kroner.

For de reddere, der både har været med til at købe farve-TV og stereoanlæg og de tyveknægte, der har været med til at betale disse anlæg, bliver situationen ikke uoverkommelig.

Og der er trivsel og hygge ved foretagendet. Det gør ikke mere noget, at *Hansens* bil stopper og fru *Jensen* skal barsle midt i en fodboldkamp. Den optages bare på båndet, og så kan man i ro og mag se resten, når køreturen er færdig.





BREVE UDEFRA

Falck-Huset København

Efter mit færdselsuheld den 24. juni 1971 med efterfølgende sygdomsperiode omfattende fem hospitalsophold og adskillige optrænings- og efterbehandlingsbesøg på Skanderborg sygehus og Ortopædisk Hospital i Århus, hvortil De har transporteret mig, vil jeg bringe min hjerteligste tak til **personalet ved stationen i Skanderborg** for den omhyggelighed, hjælpsomhed, præcision og altid store venlighed, jeg er blevet mødt med.

Jeg er nu så meget i orden, at jeg så småt er begyndt at køre bil igen. Første større tur går til Ortopædisk Hospital den 13. april – men denne gang uden Deres assistance.

Mange venlige hilsener og tak til alle.
Skanderborg-abonnent

Falck-Huset København

Med det første MOSELØB overstået på fortræffelig vis – ikke mindst på grund af Deres udmærkede indsats – vil vi gerne herved sige Dem TAK for Deres altid velvillige indstilling, når vi beder Dem om bistand. Også når særlige problemer byder sig – som her, da vi skulle bruge nogle flagstænger – er det vældig rart at vide af Deres positive holdning til hjælp og støtte for vort idrætsarbejde.

Hjertelig tak!

København Atletik Forbund

Falck Zonen Nakskov

Jeg føler trang til over for personalet ved Falck Zonen, Nakskov, at udtrykke min taknemmelighed og beundring for den særdeles imødekommende og venlige service, der blev mig til del ved mit besøg på stationen 2. påskedag.

Trods den ekstra travlhed, der naturligvis hersker netop på denne dag, blev jeg, med den pludselige, akutte sygdom, jeg havde pådraget mig, modtaget med enestående hensyntagen og fik uden nogen form for diskussion en chauffør stillet til rådighed til hjemkørsel af min vogn.

Det er ikke mindst denne chauffør, hr. **redder Ole Petersen's** ualmindelig venlige optræden og hans enestående kørsel, for slet ikke at tale om Ole Petersens hjælpsomhed med bagagen ved min hjemkomst, der har fået mig til at skrive til Dem. Jeg føler, og min kone mener det samme, at vi har modtaget en service, der sikkert er ud over, hvad man med rimelighed kan forvente som abonnent.

Idet jeg endnu en gang takker for den gode service, beder jeg Dem hilse de vagthavende på stationen 2. påskedag – samt en særlig hilsen til redder Ole Petersen.

Abonnent fra København

Falck – Esbjerg

m. s. „MÆRSK FIGHTER“

Jeg vil gerne hermed udtrykke min tak for den velvillige og storartede assistance, som blev udført fra Deres stations side i forbindelse med bjærgningen af m. s. „MÆRSK FIGHTER“.

En særlig tak til de herrer reddere **Niels Ole Christiansen** og **Jørgen Tang Sørensen**, hvem jeg venligst beder Dem overrække vedlagte cigaretter som en lille erkendtlighed.

Med venlig hilsen
for **A. P. MØLLER**
T. Dilling

HVORNÅR ER DET EN KATASTROFE - OG HVORNÅR ER DET „BARE“ EN ULYKKE

Vi kender allesammen udtrykket, „katastrofeudrykning“ og „Der er sket en katastrofe!“.

Men hvornår er der med fagmandens øjne virkelig sket en katastrofe og hvornår bruges udtrykket blot for at dække over den omstændighed, at der er sket en ulykke af omfang ud over det sædvanlige? Det afhænger af mange ting og lokale omstændigheder. I Falcks vagtmesterhåndbøger er udtrykket katastrofe defineret som den omstændighed, at *to eller flere Falck-stationer foretager en indsats med alt til rådighed værende materiel og mandskab til samme ulykke.*

Ulykken og katastrofen

Den professionelle vurdering af de to begreber har noget med indsatsen at gøre. Hvis der til én ulykke må begæres nærhjælp fra omkringliggende Falck-stationer og flere

hospitaller skal sættes i alarmberedskab er man tilbøjelig til at mene at være på grænsen til katastrofen.

Det at hospitalerne sætter katastrofeplanerne igang betyder dog ingenlunde altid, at ulykken må betegnes som sådan. Det ved vi fra læger, der har fortalt, at en enkelt ulykke med flere kvæstede og lidt komplikationer på nogle tidspunkter af døgnet faktisk kræver et større apparat sat i sving på den akutte modtageafdeling.

Den almindelige borger vil nok ikke definere katastrofen ud fra et indsats-synspunkt. Han vil være mere påvirket af massemedierne, der af mange grunde vil være tilbøjelige til at udnævne en ulykke til *katastrofe*.

Men som tegningen illustrerer adskiller katastrofen sig fra ulykken ved at der til dens afvikling kræves et større planlagt system. Det er her at myndigheder, politi,

Falck, hospitaler, Civilforsvar, militær o.s.v. skal have talt sammen *inden* ulykken – katastrofen – sker, således at enhver kender sin plads i hjælpearbejdet. De øvrige ulykker er rutineindsats for den professionelle – dog ikke forstået på den måde, at de af den grund ikke ofres den fornødne opmærksomhed.

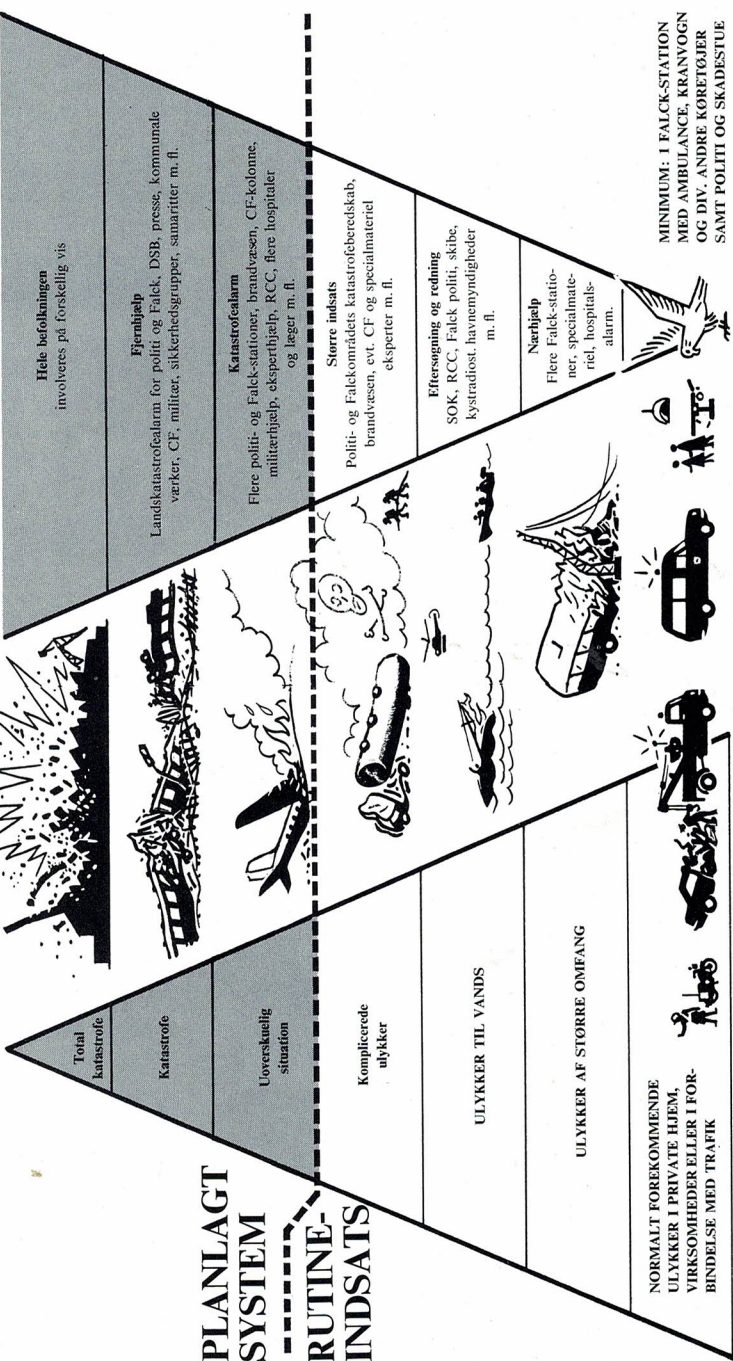
Konklusion

Redningsteknisk Institut, som vi har spurgt, definerer *ulykken* som den begrænsede hændelse, der omfatter en mindre gruppe af befolkningen med død, lemlæstelse eller ejendomstab til følge – men iøvrigt ikke præger samfundsfunktionerne i væsentlig grad.

Tilsvarende mener instituttet at katastrofen må anses for at være den begivenhed, der har omfattende følger med død, kvæstelser og tab af ejendom til følge, og som virker på en stor kreds.

ANTAL ULYKKER

STØRRELSE AF INDSATS



NORMALT FOREKOMMENDE ULYKKER I PRIVATE HEJM, VIRKSOMHEDER ELLER I FORBINDELSE MED TRAFIK



REPLIK

ang. „mini- kommen- tar” i Hjælp nr. 4/72

Det var dog forbløffende at konstatere Falck-ledelsens reaktion på skuffelsen over, at medarbejderne ikke kunne slutte op om en investeringsfond, og som i den forbindelse medførte et surt opstød fra samme Falck-ledelse mod min person i Mini-Kommentaren, bladet HJÆLP, 5. juni 1972. Ydermere forbavsende senere fra hr. Preben Kjær telefonisk at få meddelt, at Mini-Kommentaren er godkendt af hr. direktør Arno Andersson, og at det sure opstød mod min person var ment som et fingeret slag over næbet til de Falck-medarbejdere, som åbenbart havde informeret mig om deres stillingtagen til en investeringsfond.

Men til Falck-ledelsen: Et dårligt rygte var der nu ikke tale om, men derimod en god nyhed. A propos det nævnte underskud på fire mill. kroner må jeg indrømme, at jeg endnu ikke har haft lejlighed til at se Falcks regnskab, og der vil sikkert heller ikke på regnskabet komme til at figurere noget underskud. Som en Falck-medarbejder iøvrigt sagde til mig: Et regnskab kan jo læses på mange måder. Korpset behøver jo nødvendigvis heller ikke at afskrive fuldt ud!

I Mini-Kommentaren bebrejdes jeg, at oplysninger i den artikel, som har givet anledning til HJÆLP's kommentar, ikke har været forelagt Falcks regnskabskyndige. Næh, hvorfor dog det. Bladet HJÆLP forelagde da heller ikke mig den kommentar, som personligt var rettet mod mig.

HJÆLP's Mini-kommentator, hr. Preben Kjær, beder Aarhus Stiftstidende holde øje med mig, når jeg beskæftiger mig med økonomi. Måske Falcks ledelse også burde holde lidt øje med Mini-kommentatoren, når han beskæftiger sig med navnestof.

Hverken mit blads navn eller mit eget var stavet rigtig i den sure Mini-Kommentar.

Jeg håber på mange gode nyheder fra Falck i de kommende år – også nyheder, som ikke er godkendt af Falcks ledelse.

Axel Pedersen
journalist

Den gode nyhed i denne sag var, at der ikke var noget underskud. Vi er langt fra enige med Axel Pedersen, men vil ligesom sidst undlade at optage en diskussion. Det er sagen ikke værdig.

Korpsets ledelse

PERSONALIA

UDNÆVNELSER

REDNINGSFØRER

Redder **Tage Christensen, Nr. Snede**, er pr. 1. juni 1972 udnævnt til redningsfører i Nr. Snede.

Redder **Henry Lau-Johansen, Kalundborg**, er pr. 1. juli 1972 udnævnt til redningsfører i Kalundborg.

Kontorassistent **G. Søby, Horsens**, er pr. 1. juni 1972 udnævnt til kontoroverassistent. Fru Søby blev ansat på stationen i Horsens i 1961 og har lige siden varetaget alle de mangeartede kontorfunktioner, der forekommer på stationen.

I 1959 fulgte udnævnelse til overassistent og i 1960 til fuldmægtig. I 1968 flyttede Nielsen til hullestuen, hvor han siden har fungeret som leder.



Svend Aage Nielsen.

ADMINISTRATION

Kontorassistent **Per Hedelaiian, Vejle**, er pr. 1. juni 1972 udnævnt til kontoroverassistent. Hedelaiian er ansat som kontorelev i Vejle i 1961. Efter at være udlært fulgte en tid med aftjening af værnepligt, hvorpå Hedelaiian blev genansat i 1969. Per Hedelaiians arbejdsområde er fremover EDB-behandling af abonnementer samt rapporter.

Kontoroverassistent **Niels Sejerup, Vejle**, er pr. 1. juli 1972 udnævnt til fuldmægtig i Vejle. Niels Sejerup er ansat i Vejle som redder i 1946. I 1947 fulgte udnævnelse til vagtmester og i 1964 overflyttedes Sejerup til kontoret i Vejle. Sejerups ansvarsområder er fremover rapportfunktion, fakturering samt salg af brandslukningsmateriel m. m.



Niels Sejerup.

Bogholder **K. B. Nielsen, Vejle**, er pr. 1. juni 1972 udnævnt til regnskabschef i Vejle. Nielsen blev ansat i 1947. I perioden 1953-60 har Nielsen været aktiv uden for korpset. Siden genansættelsen i 1960 har Nielsen været beskæftiget med regnskab inden for Vejle A/S og har blandt andet i sin fritid læst til merkonom i regnskabsvæsen.

Kontorassistent **Erling Sønderkov, Falck-Huset, København**, er pr. 1. juli 1972 udnævnt til kontoroverassistent. Sønderkov blev ansat i Falck-Husets ekspedition i 1967. I 1969 overflyttedes han til fællesforbundets personalekontor, hvor han også vil virke fremover.

Fuldmægtig **Svend Aage Nielsen, Falck-Huset, København**, er pr. 1. juli 1972 udnævnt til afdelingsleder. Svend Aage Nielsen er ansat i abonnementsafdelingen i 1952 som kontorassistent.



K. B. Nielsen.



Hjælpen kan blive dyr

Under dette motto vil der forsøgsvis blive indlagt en korpsbrochure i det nummer af **Søndags BT**, der udkommer lige før efterårsferien. Brochuren udkommer således i bladets 300.000 eksemplarer.

Nodslagtning

I henhold til udsendt cirkulære er det vedtaget at transport af nodslagtede dyr og transport af slagtere til nodslagtning hos vore abonnenter udføres under abonnement.

Falck-Bladet

Falck-Bladet til vore abonnenter blev en så stor succes, at det er vedtaget at fortsætte udgivelsen. Næste nummer ventes i foråret 1973.

700 skader på 6 måneder

Ved en gennemgang af de anmeldte skader for første halvår af 1972 har det vist sig, at **der er hele 2 dage** (ud af 182), hvor der ingen skadesanmeldelser figurerer. Det var den 30. og 31. marts, af mange kaldt **skærtorsdag** og **langfredag**. Selv om det er med til at skabe tillid til Falck-Zonen, at alle påførte skader på kunders vogne bliver behandlet seriøst, måtte man dog have lov til at udtrykke ønsket om nogle flere påskedage om året.

Pr. 1. juli er registreret 700 anmeldte skader. Storkøbenhavn ligger (som sædvanligt) klart i spidsen.

Stationsleder **Alfred Jørgensen, Give**, er fratrukket på grund af alder den 1. august. Alfred Jørgensen overgår i pensionisternes række efter 33 års virke i redningskorps.



Pr. 1. juli 1972 er **ingeniør Frank Hauberg** tiltrådt som leder af H. F. Nielsens Maskinfabrik A/S i Haslev, idet den tidligere leder, ingeniør Svend Nielsen, er fratrukket på grund af alder. Ingeniør Frank Hauberg, der er 27 år, har tidligere været ansat hos International Harvester i Tyskland og har her deltaget i udviklingsarbejdet inden for nye traktormodeler. Frank Hauberg skal med reference til Fællesforbundet forestå konstrueringen og opbygningen af korpsets autohjælpskøretøjer samt service og salg af de nye Metz-automobil-sprøjter og -stiger.



Film til udstillingsbrug

Som forsøg har vi kopieret „når NØDEN er størst“ i en kortversion til udstillingsbrug. Filmkassetten kan anvendes i de udstationsrede Fairchild-projektorer, således at det store apparatur undgås.

OM FILM

Film

Filmstatistikken fra 1971 ser ud, som det fremgår af omstående.

Samtidig har vi fra pålidelig kilde, at ingen kan odelægge en 16 mm filmkopi så hurtigt og så effektivt som Falck-folk. I betragtning af, at vi kører med 25 kopier, der hver koster ca. 5.000,- kr. må det indskræpes, at passe bedre på. Herunder kun at benytte nye og gode apparater, betjent af en godkendt operator.

| Når NØDEN er størst: | Antal udlån | Antal tilskuere |
|------------------------|----------------------|-----------------|
| Egne udlån 1971 | 507 | 36.658 |
| Erhvervenes Filmcenter | 134 | 9.543 |
| Statens Filmcentral | Ikke oplyst for 1971 | |
| I alt registreret | 641 | 46.201 |

Øvrige filmudlån:

| Film: | Antal udlån | Antal tilskuere |
|--------------------|-------------|-----------------|
| Pust liv | 43 | 1.637 |
| Alarm | 34 | 1.530 |
| Er de brandsikker? | 26 | 660 |
| Patientbefordring | 24 | 281 |
| Entreprenørfilmen | 4 | 82 |
| Flyv med Falck | 2 | 50 |
| I alt | 133 | 4.240 |



FOR TRÆT TIL AT ARBEJDE

Føler du dig udkørt og fladklemt som en indtørret sveske?

Grunden er sikkert, at du er overanstrengt.

I en dansk statistik vises, hvorfor du er træt. Der er nemlig ikke så mange mennesker, der arbejder, som du tror. I hvert fald ikke ifølge nævnte statistik.

Nationen består af 5 mill. mennesker; men af disse er de 2 mill. over 65 år. Der skulle så være 3 mill. til at udføre arbejdet.

Imidlertid er der i alt 1 mill. under 21 år, og så skulle der være 2 mill. tilbage til at udføre arbejdet.

Det viser sig, at der er 1 mill., der er ansat ved staten, og dermed er der bare 1 mill. tilbage til at udføre arbejdet. Af disse er 100.000 ansat i forsvaret. Dermed er der bare 900.000 til at arbejde.

I kommune- og amtsadministrationen er der ansat 400.000, og så har man bare 500.000 tilbage til at arbejde. Der ligger altid ca. 300.000 på hospitaler, rekreationshjem, nerveklinikker og lign.

Så er der 200.000 igen. Af disse er der 188.000 bumser, hashfiduser og andre, der gemmer sig bag deres lange hår og ikke vil arbejde. Så er vi nede på 12.000 til at udføre arbejdet.

Det mest interessante ved undersøgelsen er, at der til stadighed er 11.988 mennesker i fængsel; og så er der bare 2 mennesker til at udføre arbejdet, nemlig DIG og MIG.

Frisk mod kollega – jeg har tænkt på at nedlægge mit arbejde nu.

(Fra KAS' personaleblad)



Falck International??



Måling af ankerværdi!



Konge for en dag

Michael Pedersen, 7-årig københavnerdreng, vandt 1. præmie i Falcks børnekonkurrence. Afhentet i Falck-vogn, modtaget af SAS i lufthavnen, fløjet til LEGOLAND, fik næsten alt hvad han pegede på og bragt hjem igen til Kastrup hvor der var stor modtagelse. Takket være PHILIPS A/S fik han nemlig også sit største ønske opfyldt: en båndoptager med tilhørende stereohøjttalere.

Freddy som brandmand!

Børnenes idol, Freddy Fræk, ses nu som brandmand. En dag gik han ind til Falck Zonen og spurgte, om han kunne købe en firehjulstrukket brandbil. Ikke fordi han ville konkurrere, men fordi han manglede en vogn til kørsel i det bakkede terræn omkring hans gård på Bornholm. Falck og Freddy Fræk kom overens. Freddy blev dommer i Falcks børnekonkurrence. Til gengæld fandt Falck en Land-Rover, der kunne udskiftes. Så nu har Freddy Fræk fået sin egen brandbil.



Tror de vil sælge noget!

Fornylig samlede stationen i Hillerød Nordsjællands Falckoliner til en hyggesludder om jobbet og den modtagelse, de havde fået. En af de gennemgående ting var, at patienterne i første omgang nægtede at tro, at den pæne unge dame, der kom, var den bestilte „Falckmand“. Folk tror simpelthen at vi kommer for at sælge noget.

Fint selskab

Fornylig kom et par Taarnby-folk i fint selskab. De skulle hente nogle voksdukker i Lufthavnen. Sådan lød køreordren i hvert fald. I Kastrup mødte de først Danny Kaye lyslevende, og deres „patienter“ viste sig at være Victor Borge og H. C. Andersen – i voks til det nye Tussaud-museum i København.

