



METZ STIGE



HJÆLP
MEDDELSER 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, merkonom
Henning Petersen, merkonom
Oplag: 8.500 eksemplarer
Tryk: Rønsholt & Co.

Har vi et ø-problem?

side 195

Redningsbåde og bådaftaler

side 202

Focus på autohjælpen

side 210

Volvo-ambulance og Metz-stige

side 218

Breve, smånyt og personalia

side 220

Forsiden:
En af de nye METZ-stiger

Bagsiden:
Falck-Nyt

MINI KOMMENTAR

Helikopterambulancer

I *Ugeskrift for Læger* har overlæge Ole Juhl fremsat nogle synspunkter om ambulance- og sygetransport. Han går bl. a. ind for en effektivisering af ambulancetjenesten ved hjælp af helikoptertransporter og foreslår, at flyvevåbnet i samarbejde med sygehusvæsenet skal udbygge en sådan.

Vi kan følge overlæge Juhl meget langt. Men på enkelte punkter er vi uenige. Vi mener nemlig ikke, at en effektivisering af ambulancetjenesten er nødvendig, og at helikoptertransporter med det nuværende sygehussystem er særlig påkrævede.

Årsagen til Juhls forslag er efter vor mening den omstændighed, at sygehusvæsenet – på hospitalslægernes delvise foranledning – i en ikke så fjern fremtid er nødt til at centralisere skadebehandlingen. Der vil simpelt hen ikke kunne blive opretholdt det nuværende antal sygehuse, der kan modtage og behandle patienter døgnet rundt.

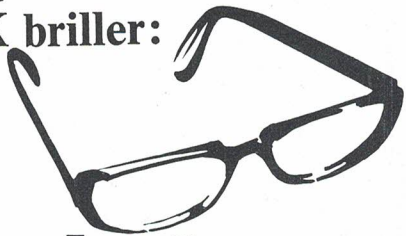
At afbøde nogle af virkningerne ved at lade forsvaret udvide sin civile service på dette felt er efter vor mening en omstændelig idé. Flyvevåbnet driver en ubestridt fremragende redningstjeneste – fordi Danmark har forpligtet sig til at have en fly- og søredningstjeneste og løse visse beredskabsopgaver. Skal forsvarets bevillinger benyttes til udpræget civile opgaver, kan man f. eks. lige så godt foreslå at lade værnepligtige læger og sygepassere døgnbemande hospitaler, som i fremtiden ellers må lukke som følge af rationaliseringen. Det vil ved nærmere vurdering nok i det lange løb vise sig mest rationelt at lade forsvaret klare militære, og civile myndigheder klare mere fredelige opgaver af rutinekarakter.

Et effektivt civilt helikopterberedskab i tilknytning til sygehuse og Falck-stationer vil sagtens kunne lade sig etablere.

Det er ikke så meget et spørgsmål om, hvorledes det i givet fald skal opbygges.

Det er i dag et spørgsmål om, hvem der vil betale, hvad det koster.

Set med
FALCK briller:



Af Jan Assentorp og
Preben Kjær

Har vi et ø-problem?

Danmarks mindste Falck-station har om få måneder eksisteret i 25 år. Samtidig med at den er liden, kan den pryde sig med titlen af at være den mest ensomme Falck-station i landet. Med de glæder og sorger, der følger heraf. Midt ude i Kattegat ligger den. Nærmere betegnet i *Byrum* på *Læsø*.

Ikke mange mennesker

Læsø er på lidt over 11.000 ha. På øen bor 2.700 mennesker, og enhver der kender Falck-stationernes „normale“ befolkningsunderlag på 5-10 gange så meget kan sige sig selv, at *Byrum*-stationen må være lidt speciel.

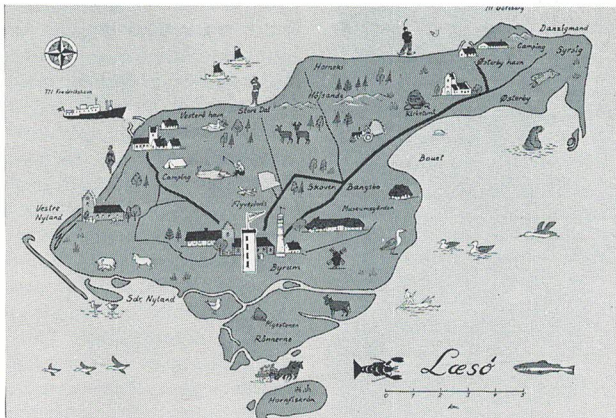
Sandt at sige er den det også. *Chr. F. Johansen* har ligesom stationen været tilknyttet korpset i 25 år. Han er stationsleder, men fungerer samtidig som vagtmester, redder, brandmand og meget andet. Som hjælp har han først og fremmest sin frue, *Hilda*, der passer telefon, når farmand er ude.

Svært at skaffe hjælp

5 deltidsbeskæftigede brandmænd og reserveredde skal være parate, hvis *Chr. F.* ikke kan klare det selv. Men det giver også problemer. Læsø bliver som andre øer affolket af unge mennesker. Af øens indbyggere er 20 %

nu folkepensionister, i modsætning til resten af landet, hvor pensioniststyrken kun tæller 10 %. Det giver større forpligtelser for kommunen – og med større forpligtelser følger højere skatter – hvilket igen betyder, at de unge tager arbejde på fastlandet. Øens „faste forbindelse“ med Frederikshavn består i færgen „*Læsø*“, der futter frem og tilbage 3 gange i døgnet (sejltid 100 minutter).

Stationslederen har altså ikke uanede muligheder for at skaffe sig hjælp til redningsarbejdet på øen. En stor hjælp er det dog, at kommunen har bibeholdt hjælpe-



LÆSØ. Idyllisk ø i Kattegat. Samtidig hører den til en af de få, der har en redningsstation.

HVAD GØR MAN PÅ ANDRE ØER

Egholm (Limfjorden)

Færgeforbindelse mellem øen og Ålborg. Kan tage et par biler. Ambulance kan færges frem og tilbage. For nylig var der brand. Skagen Radio fik færgen fra Egholm til Ålborg i en fart. 2 automobilsprøjter kom med tilbage. Tre længer til en gård brændte. – Første brand i 22 år.

Hjarnø (Horsens fjord)

Daglig bådforbindelse til Horsens. Beboerne sørger selv for transport til båden ved sygdom. I Horsens modtages patienten af Falck.

Endelave (Kattegat)

Enten privat flyveplads, hvorfra fly bringer patienter fra øen til Horsens. Herfra kører Falck patienten på sygehuset. Eller transporten på øen klares af en udrangeret ambulance, som kommunen har købt af Falck. Ambulancen kører patienten til færgen, hvorefter turen går til Snaptun. Her henter Falck patienten.

Hjelm (Kattegat)

Patienter sejles til fastlandet og transporteres af Falck til hospital. En fastkørt traktor skabte for nylig problemer. I vindstyrke 6 startede assistent **Jørgen Thorup** og redder **Henning Josiasen** fra Ebeltoft stationens DORY-båd, belæsede den med taljer og tov, hvorefter de sejlede til øen. Med håndkraft trak de traktoren fri (den stod i vand til akslerne), hvorefter de returnerede til stationen.



Station Byrum og dens materiel.

brandstyrken blandt øens slangeføre mænd. Hvis de naturskønne arealer skulle give sig til at brænde, ville Chr. F. Johansen og 5 mand ikke forslå meget.

Godt materiel

Naturligvis kunne der fastsættes reddere til stationen i Byrum – hvis nogen ville flytte til øen. Men her kommer økonomien ind i billedet. Stationen kører kun små 300 ture om året, hvilket knapt nok er 1 om dagen, og selv om der findes 10.000 mennesker om sommeren, er det ikke let at få det til at løbe rundt. Også selv om både kommune og abonnenter giver deres bidrag. Materiellet på stationen er tip-top. I den retning savnes næppe noget. En helt ny

FORD-automobilsprøjte, en TOYOTA-slangetender, en FIAT-ambulance, en FORD-ambulance og en amerikansk FORD-kranvogn er hele vognparken, som stationslederen kan sætte sig bag rattet af.

Der er 2 ambulancer på øen. For 140 gange om året sendes den ene af sted med færgen til Frederikshavn. Her ligger det nærmeste sygehus. Øen har læge, sygeplejerske og en stor politistyrke, bestående af 1 mand, der ligesom Falck-lederen må bede om assistance, hvis han forlader det lille samfund. Sidst han forlod øen, bad han ikke om hjælp. Da han kom tilbage, havde der været indbrud og sågar optøjer. Så rigspolitiet var rykket til undsætning.

De kommer hjem og griner ad os andre!

Hvad laver man på Læsø?

– Jeg tror ikke, vi ser så meget TV som andre. Det lyder mærkeligt, men vi er et lille samfund, der dyrker vort foreningsliv og kommer sammen. Vi kan huske alle de originaler, der har været her, og snakken går livligt, når vi mødes.

– Turisterne vil gerne i kontakt med os. Derfor laves der mange arrangementer, fortsætter Johansen. Så jeg kan godt sige jer en ting: Det er turisternes egen skyld, hvis der ikke er kontakt med os øboere!

Hvad klager man over?

– Det er svært at forstå for en, der ikke kender os, at vi f. eks. sætter en ambulance på færgen og lader færgepersonalet passe patienten under turen til Frederikshavn. Men man skal kende forholdene for at kunne dømme. Her på øen må vi klare os med, hvad der er til rådighed af hjælp. Ingen har råd til den service, man forlanger andre steder. Det er os øboere, der gennem skatterne må betale, hvad det koster.

– Men kommer der et alvorligt tilfælde, der omgående skal på hospital, kender vi



instruksen: Direkte kontakt til RCC, og helikopteren er der inden for en halv time! Vi kan også banke færgepersonalet op og få dem til at sejle en ekstra tur om natten. Det gør de gerne, for vi hjælper hinanden, når noget er galt.

Hvorfor flytter folk fra øen?

– De får mere i løn og flere tilbud om arbejde på fastlandet. Så bliver de så velhavende, at de kan tage ferie på øen, og så må vi øboere se i øjnene, at de kommer hjem og griner ad os andre, der bliver her. Andre tager fast arbejde i nærheden af Frederikshavn. Frem og tilbage hver dag – men det betaler sig.

Fremtidssønsker ved et forestående jubilæum?

– Jeg kunne godt tænke mig at få bevilget en fast redder – selv om vi statistisk set aldrig får ture til det. At være ene mand kan give nerver, selv om vi klarer den herovre.

– Jeg kunne – sagt på en anden måde – tænke mig, at ordningen med at få en redder over på „sommerferie“ blev udbygget, således at jeg altid kunne sende en mand med patienterne på færgen!

Strynø, Skarø, Drejø og Hjortø (Sydfynske øhav)

Patienter bringes til færgehavnen, hvorfra der er daglige forbindelser til Svendborg. Her henter Falck patienterne. Såfremt patienttransporten ikke kan passe med færgeforbindelserne, afgår Falck-båden „Redningsfalcken“ til pågældende ø. Båden har bære- og behandlingsrum. – Fra Strynø og Drejø er det muligt at overføre patienter på færgen i ambulance (der kommer fra Svendborg). Fra de øvrige øer improviserer man med hensyn til transportmetode.

Som andre steder tilkaldes flyvevåbnets helikoptere med læge i tilfælde af alvorlige ulykker eller hastende syge-transporter. RCC meddeler Falck, hvor helikopteren går ned på fastlandet, og en ambulance er klar til videre transport.

Avernakø, Bjarnø og Lyø (Sydfynske øhav)

Disse tre øer betjenes af Falck i Fåborg. Syge-transporter klares ved hjælp af de faste forbindelser til og fra øerne. Derudover findes aftaler om hurtig-sejlads til øerne. En privatmand og det maritime hjemmевærn stiller båd til rådighed.

Der bor i alt ca. 450 mennesker. Siden Falck åbnede i Fåborg i 1937, har der ikke været klager eller problemer med betjeningen af disse øer. På alle tre øer har Falck udstationeret bærer. I tilfælde af hastetransport tilkaldes en helikopter. Det har ikke været aktuelt endnu.

Politiassistent Tage Juhl
Jacobsen:

En væsentlig forbedring gennem 25 år!

Er ene-politi-jobbet hårdt at bestride?

– Naturligvis stiger opgaver-
nes antal med turiststrøm-
men. De kommer til politi-
stationen med alle mulige
problemer, som jeg skal tage
mig af. Men 0-0-0-alarmerne
skal jeg dog ikke passe. Den
går til Frederikshavn, hvor-
fra man kalder mig ud.

Indtryk af Falck på Læsø?

– Der er efter min mening



sket en væsentlig forbedring
gennem de 25 år, stationen
har eksisteret. Chr. F. Jo-
hansen har været Falck en
god og værdig repræsentant.
Men jeg må give ham ret
i, at det til tider kan være
påkrævet med en mand
mere. Det er for hårdt, som
det er nu.
– Min officielle holdning er
den, at udrykningerne er
blevet passet i de 25 år til
vor fulde tilfredshed.

Personalet på M/F „Læsø“:



Der bør være en redder med!

Er I tilfreds med patient- befordringen fra Læsø

– Det er helt OK, at Falck
sætter sin ambulance på fær-
gen ved almindelig syge-
transport. Men der bør efter
vor mening være pårørende
eller en redder med. Vi kan
ikke klare alt, selv om vi
gerne vil hjælpe.

– Den bedste ordning for
ambulancetransport må sta-
dig være, at hasteture slet
ikke er os. Det er udmærket,
at flyvevåbnets helikoptere
tager disse ture. Farvandet
er hårdt til tider, og det er
ikke altid morsomt for en
patient at skulle ligge på en
båre i ambulancen på vogn-
dækket uden opsyn af en
redder.

Samsø (Kattegat)

Visen fortæller, at på Samsø var
en pige o.s.v. Hvad der også er
på Samsø er et fuldt udstyret
redningskorps, der både udfører
brandslukning, ambulancekørsel,
redningsarbejde, sygetransport
og autohjælp. Mellem Falck og
Samsø Redningskorps er aftaler
om gensidig hjælp.

Ved sygetransporter til Jylland
(Århus) eller Sjælland (Køben-
havn) benytter man færgerne. Til
Jylland er der 3 daglige forbin-
delser og til Sjælland 1. Enten
kører Samsøs ambulance helt
igennem eller man skifter med
Falck, når færgen når havnen på
fastlandet. Ved hasteture kaldes
flyvevåbnets helikoptere. Statio-
nen, der har et befolkningsunder-
lag på 5.000 mennesker og 10
gange så mange om sommeren,
råder over 6 reddere, ambulan-
cer, kranvogne, brandkøretøjer
og redningsbåd. Man kører en
halv snes ture om dagen.



Indtil 1. september var læge Pedersen eneste praktiserende læge på Læsø. Han har været ø-læge i en menneskealder. Kom til Læsø fra Færøerne for 33 år siden. Vi besøgte ham i konsultationsværelset, der samtidig er Læsø's centralvisitation og skadestue.

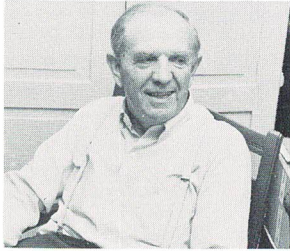
Fungerer redningstjenesten her på øen tilfredsstillende?

– Ja, under de givne forudsætninger synes jeg, den fungerer tilfredsstillende. Jeg har et udmærket samarbejde med Falck her på Læsø.

Bør der konsekvent følge en redder med færgen ved overførsel af patienter til Frederikshavn?

– Jeg mener ikke umiddelbart, at det er en økonomisk forsvarlig løsning. Jeg foretager en vurdering af patienterne, og skønner jeg, der kan blive behov for behandling undervejs, så anmoder jeg Falck om at stille en redder til rådighed ved overfarten. For de faste beboere

Vi klarer os!



på øen er det naturligt, at de klarer sig selv under overfarten. Anderledes er det dog for de turister, vi sender på sygehuset. De stiller andre krav.

Til de alvorligere tilfælde, hvor en hurtig transport er påkrævet, kan vi jo rekvirere en helikopter, således at en

patient senest en time senere er på sygehuset. Flyvevåbnet fungerer godt, og på længere sigt er helikoptere sikkert løsningen på transportproblemet.

Er såvel beboere som turister tilstrækkelig sikret ved den nuværende læge- og redningskorpsordning?

– Der kommer en ny læge til øen snart, hvorefter vi er to til at klare den døgnbetjente praksis, vi driver. Det er naturligvis en forbedring. Og med hensyn til ambulance- og redningstjenesten kan vi jo sende patienter enten med fly, helikopter eller med ambulance via først afgående færgen alt efter tilfældets karakter. Jeg synes, det er en god ordning, når man tager i betragtning, at man i København kan komme ud for at vente op til 3 timer på lægevagten.

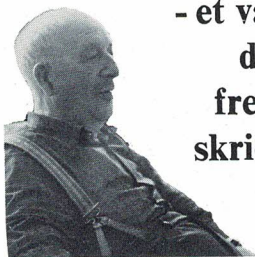
Ærø (Sydfynske øhav)

På Ærø findes også et moderne redningskorps, **Ærø Redningskorps**, med station i Dunkær. Øen har en befolkning på små 10.000 mennesker og en masse turister. Ærø Redningskorps har forpligtelser med hensyn til ambulance- og sygetransport samt brandslukning. Derudover har man normale redningskorps-funktioner. Der er aftale med Falck om gensidig hjælp. På Ærø har redningskorpset 3 ambulancer, 3 kransvogne, nogle personvogne og 1 brandsprøjte.

Mellem Ærø og Fyn er to færgeforbindelser fra henholdsvis Ærøskøbing til Svendborg og fra Søby til Fåborg. Normalt ordnes patientbefordring på den måde, at ambulancen med reddere kører helt igennem til fastlandets sygehuse. I hastetilfælde kaldes flyvevåbnets helikoptere.



Redaktør Chr. Bech, „Læsø-Posten“:



- et vældigt fremskridt!

Hvad er pressens mening om Læsø's redningskorps

- Skal man se tilbage i tiden, må det erkendes, at der skete et vældigt fremskridt, da Falck kom til øen. Tidligere måtte vi klare os meget primitivt ved overførsel

af patienten på åbent dæk på en fiskekutter. Vor tidligere „ambulance“ var en gammel Ford, hvor sidestolpen kunne tages ud, således at båren, der var en sammentømret trækasse, kunne skydes sidelæns ind i vognen.

- Vi kan kun sige, at det er betryggende for beboerne at have en Falck-station med et så fint materiel her på øen.

Der var for nylig kritik af Falck i Læsø-posten?

- Der var tale om et kritisk læserbrev. I almindelighed går det dog godt. Jeg synes ikke, der er problemer. Men kritik vil der altid være - og nogle gange er den vel berettiget.

Distriktsleder Poul Gullach, Falck, Hjørring:

Så må vi andre betale!

Hvilke problemer skal løses på Læsø?

- Læsø's Falck-station har altid virket til min fulde tilfredshed. Men det må erkendes, at de voksende krav, vi hører om alle vegne, ikke går den lille ø forbi.

- Uanset, hvad vi indfører, må vi være forberedte på at skulle tage penge med hjemmefra. Jeg har talt med ledelsen, og vi er villige til en forstærket indsats. Jeg tror ikke, vore abonnenter i det øvrige land vil blive vrede over, at vi bruger lidt ekstra for at klare Læsø's problemer.



- I nær fremtid kommer der radio i alle vogne. Frederikshavn-stationen har jeg aftale med om assistance, hvis det behøves.

- En bådaftale til brug ved drukneulykker synes ikke nødvendig, idet redningsvæsenet har hypermoderne både på øen, og helikopterhjælp kan fås fra Ålborg.

- Brandalarmeringsanlæg og centralopkald vil vi overveje, og med hensyn til personalet vil vi inden næste sommersæson sørge for en påkrævet aflastning, så vi med sindsro kan se fremtiden i møde.

Anholt

I sommertiden fra 1/6 til ca. 20/8 er der daglig tur/retur-forbindelse med færge Grenå-Anholt. Resten af året sejles der kun mandag, tirsdag, torsdag og fredag.

Patientbefordring kan, når der ikke er tale om akutte tilfælde (medicinske eller kirurgiske) gennemføres med ovennævnte færgeforbindelser.

For så vidt angår ambulanceflyvning forholder det sig sådan, at Falck med Grenå kommune har truffet aftale om, at korpset formidler disse flyvninger for kommunens regning. Det vil normalt være en læge, der rekvirerer, og station Grenå har derefter til opgave at skaffe et fly. Der skal i den henseende først og fremmest søges rekvireret et fly fra MAERSK AIR, men på grund af landingsmuligheder og vilkår på Anholdt vil det ofte - specielt i usigtbart vejr - være forbundet både tidsmæssigt og teknisk med problemer for MAERSK AIR at klare opgaven.

I sådanne tilfælde kan der rekvireres helikopterassistance fra RCC, med hvem korpset har et meget værdifuldt samarbejde.

RCC betinger sig, at assistance fra civile fly er forsøgt forgæves, ligesom det naturligvis er en betingelse, at flytransporten er livsvigtig.

Tunø

Der disponeres over et gammelt køretøj og både. Patienten færges i øvrigt med båd til Hou, hvor korpset normalt overtager transporten til Odden sygehus.

RADIOEN REDDEDE FERIETRAFIKEN

Medarbejderne i trafikredaktionen har været udsat for en stor belastning i forbindelse med ferieperioden. De har været på arbejde i mange timer og har haft mange opgaver at løse. Det er derfor vigtigt, at de får lov til at hvile sig og genoprette deres kræfter.



Trafikredaktionens hjælpere - 6 Falck-vagtmestere - er klar til de mange opgaver.

Den vejtrafikservice, som Danmarks Radio, politi og Falck lagde ryg til, har vist sig at være en overvældende succes. På nuværende tidspunkt foreligger en række kommentarer, som i meget rosende vendinger giver en værdi af servicens effektivitet.

Vi har foretaget en optælling af trafikulykker med person- og svær materiel skade på disse radioservicedage og fundet følgende:

STØRRE TRAFIKULYKKER SOMMEREN 1972

Kilde: Falck-Zonens optællinger til „Køreklar“

Trafikorientering dag/dato	Antal ulykker denne dag
Fredag d. 19. maj	88
Mandag d. 22. maj	58
Søndag d. 30. juli	68
Fredag d. 4. aug.	82
Lørdag d. 5. aug.	84
Søndag d. 6. aug.	58
6 dages ulykker i alt	438

Talmaterialet kan man ikke umiddelbart drage konklusioner af. Blandt andet fordi trafikulykker ofte skyldes tilfældigheder og ukontrollerede faktorer.

Imidlertid er trafikservicen i radioen sat ind på de feriedage, hvor der traditionelt er sket flest ulykker og har

været tættest trafik. Derfor kan man af tabellen udlede, at den indsatte radioservice synes at have holdt ulykkestallet i ave, således at det ikke er steget i forhold til det forøgede antal trafikanter.

Vi har også i nedenstående tabel forsøgt at sammenholde antallet af trafikdræbte på dage med radioservice med antallet af trafikdræbte tilsvarende dage i 1971 (2. pinsedag, sidste søndag i skoleferien o. s. v.).

Det overraskende fald i dødeligheden må man ikke tilskrive radioservicen alene. Der er ingen tvivl om, at den har været medvirkende, men graden af medvirken kan ingen kende. Trafikdrab er også meget tilfældige, statistisk set. En enkelt ulykke mere

eller mindre kan give et afgørende udslag.

Vor konklusion på ovenstående er, at trafikservicen - som det p.t. er tilfældet i efterårsferien - bør fortsættes. Vi er stadig af den mening, at en konstant service fra radioens side måske ikke har samme langtidsvirkning som en indsats f.eks. hver weekend eller på meget travle feriedage. Men andre argumenter end dem, vi kender, kan måske overbevise os om andet.

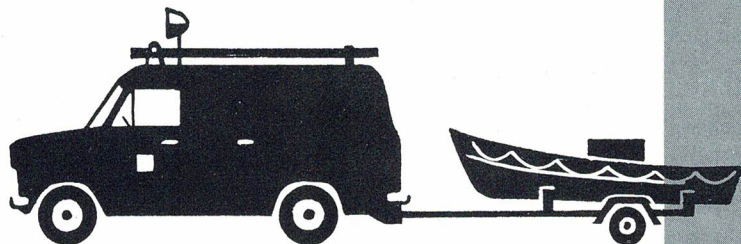
I hvert fald er korpset interesseret i at medvirke ud fra den synsvinkel, at netop vi, der først møder en trafikulykkes tragedier, bør sætte alt ind på at begrænse antallet.

Antal trafikdræbte i 1972 på dage med trafikservice samt antal dræbte på tilsvarende dage i 1971

1972 (Dage med trafikservice)			1971 (Kilde: dagspressen og Ritzaus Bureau)		
Fredag 19/5	0	Pinse- trafik	Fredag 28/5	3	
Mandag 22/5	2		Mandag 31/5	9	
Søndag 30/7	1	Hjemrejse- trafik	Søndag 1/8	1	
Fredag 4/8	0		Fredag 6/8	5	
Lørdag 5/8			Lørdag 7/8	7	
Søndag 6/8	4		Søndag 8/8		
I alt	7		I alt	25	

NB: De dræbte på 1972-dage er omkommet i løbet af hele pågældende døgn - ikke kun i timer med trafikorientering.

REDNINGS

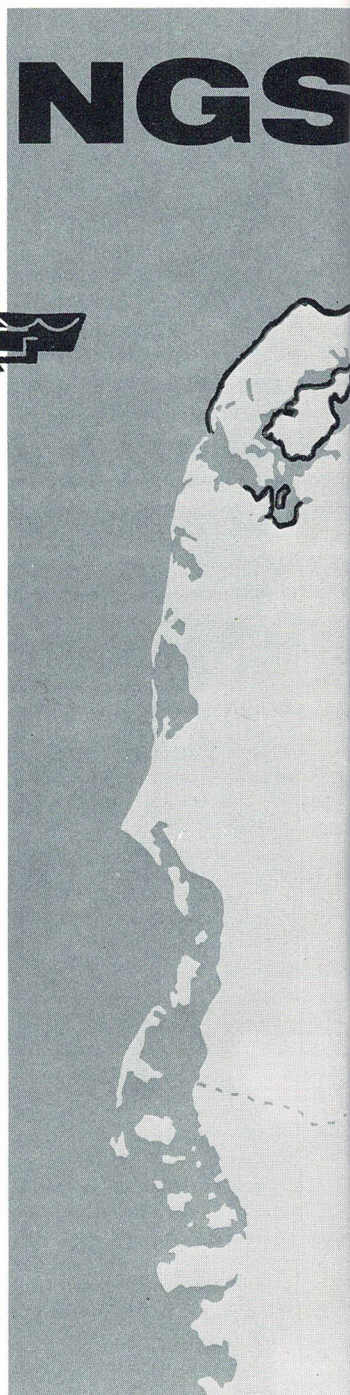


- en fornuftig investering på Falck-stationer langs kysten

174 udrykninger til drukneulykker og bådforlis på godt et halvt år. Et halvt hundrede eftersøgninger af druknede på havet, 6 druknede i brunkulslejer og mergelgrave, 3 faldet i havet fra moler og badebroer!

Set i relation til så mange andre ulykker er tallet ikke stort. Forsvindende lille, når man tænker på Falcks over 2 millioner assistancer. Men stort nok til, at man bør ofre ulykker på hav og sø opmærksomhed. Intet lokalområde kan ret beset være tjent med at få ry for at være farligt at færdes i, og ingen myndigheder er vel interesseret i at blive bebrejdet manglende sikringsforanstaltninger, når en ulykke er sket.

Et led i disse foranstaltninger er bådaftalerne mellem kommunerne og Falck. En foranstaltning, der sammen med udstationering af redningsposter kan være medvirkende til, at en ulykke afværges i de kritiske minutter.



BÅDE



KYSTSTRÆKNINGER MED BÅDAFTALER

Bådaftaler mellem Falck og kommunerne gældende for de med sort markerede områder.

Som nævnt betyder dette ikke altid, at øvrige områder ikke er sikret. F. eks. har Vesterhavet sin redningstjeneste, og flere andre steder er der indgået aftaler med frivillige, Røde Kors m. fl.

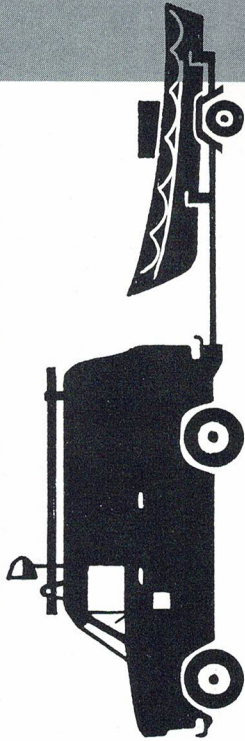
REDNINGSBÅDE - EN KOMMUNAL UDGIFT

For få år siden fandtes der på Falck-stationerne kun småbåde, som korpset havde købt billigt eller fået overdraget af velvillige mennesker. Det er ingen skam at erkende for et redningskorpset, at man må prioritere opgaverne. Patientbefordring, brandslukning og autohjælp kommer naturligt i første række, når det gælder investeringer.

Men i de senere år er redningsbåde kommet med i investeringsprogrammet.

I samarbejde med de kommuner, der har sommerhusbebyggelse og strandområder, er udstationeret en lang række såkaldte „trailerbåde“ på Falckstationerne. Samarbejdet fungerer på den måde, at kommunerne til korpset betaler et årligt vederlag, der dækker indkøb, forrentning og afskrivning af redningsbåd og øvrigt materiel. De totale udgifter over 5 år er af størrelsesorden 35.000 kr., der deles mellem kommunerne i området. Med dyrtidstillæg bliver det årlige vederlag omkring 7.000 kr. Korpsets bidrag består i at søge opretholdt et beredskab, der er i stand til øjeblikkeligt at rykke ud med båden. De mange assistancer til badegæster, småsejlere samt turister, der driver til havs med luftmadrasser, betales som regel gennem aftaler med politiet.

REDNINGSBÅDE



-en fornuftig investering på Falck-stationer langs kysten

174 udrykninger til drukneulykker og bådforlis på godt et halvt år. Et halvt hundrede eftersøgninger af druknede på havet, 6 druknede i brunkulslejer og mergelgrave, 3 faldet i havet fra møler og badebroer!

Set i relation til så mange andre ulykker er tallet ikke stort. Forsvindende lille, når man tænker på Falcks over 2 millioner assistancer. Men stort nok til, at man bør ofre ulykker på hav og sø opmærksomhed. Intet lokalområde kan ret beset være tjent med at få ry for at være farligt at færdes i, og ingen myndigheder er vel interesseret i at blive bebrejdet manglende sikringsforanstaltninger, når en ulykke er sket.

Et led i disse foranstaltninger er bådaftalerne mellem kommunerne og Falck. En foranstaltning, der sammen med udstationering af redningsposter kan være medvirkende til, at en ulykke afværges i de kritiske minutter.

KYSTSTRÆKNINGER MED BÅDAFTALER

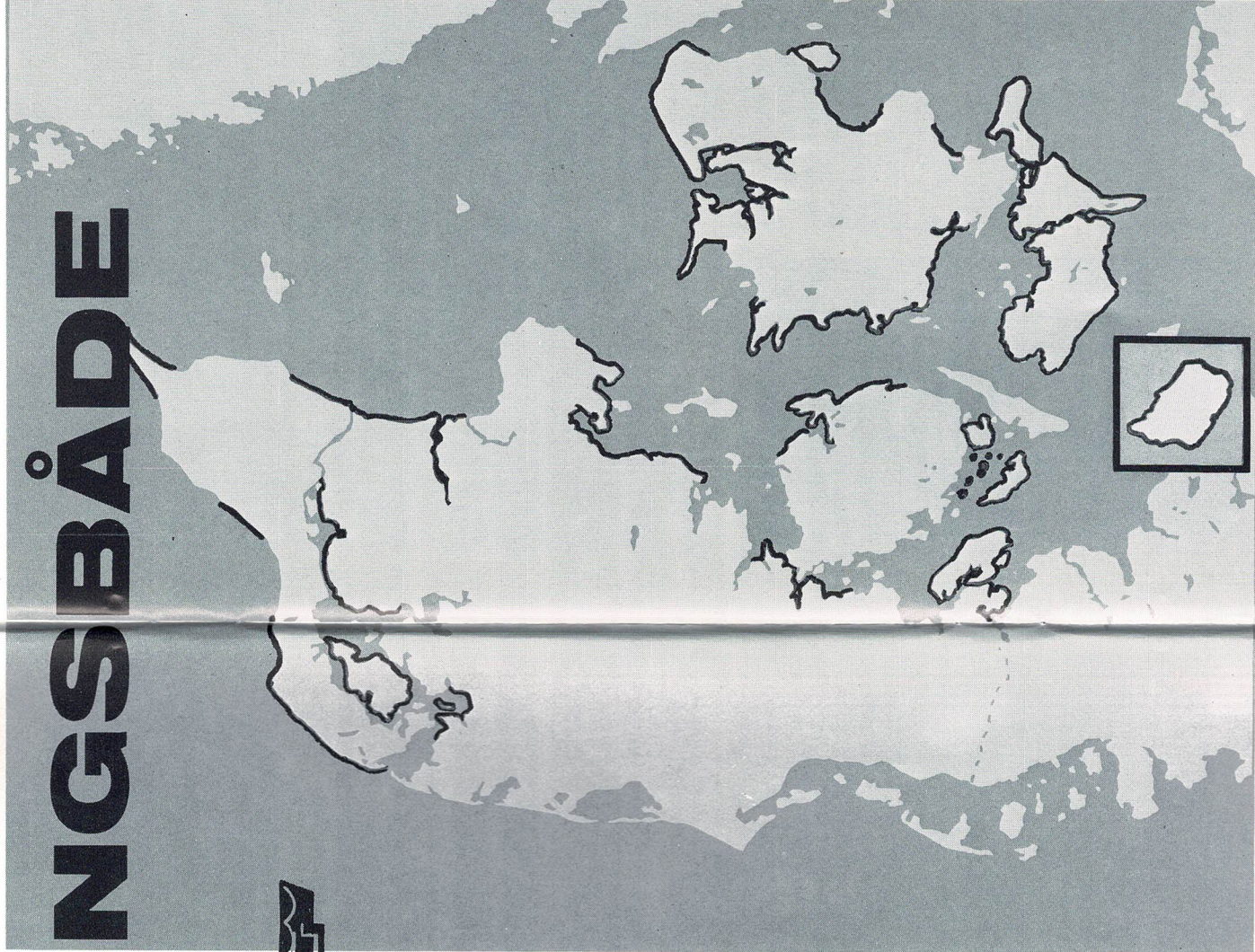
Bådaftaler mellem Falck og kommunerne gældende for de med sort markerede områder. Som nævnt betyder dette ikke altid, at øvrige områder ikke er sikret. F. eks. har Vesterhavet sin redningstjeneste, og flere andre steder er der indgået aftaler med frivillige, Røde Kors m. fl.

REDNINGSBÅDE - EN KOMMUNAL UDGIFT

For få år siden fandtes der på Falck-stationerne kun småbåde, som korpsset havde købt billigt eller fået overdraget af velvillige menninger. Det er ingen skam at erkende for et redningskorps, at man må prioritere opgaverne. Patientbefordring, brandslukning og autohjælp kommer naturligt i første række, når det gælder investeringer.

Men i de senere år er redningsbåde kommet med i investeringsprogrammet.

I samarbejde med de kommuner, der har sommerhusbebyggelse og strandområder, er udstationeret en lang række såkaldte „trailerbåde“ på Falckstationerne. Samarbejdet fungerer på den måde, at kommunerne til korpsset betaler et årligt vederlag, der dækker indkøb, forrentning og afskrivning af redningsbåd og øvrigt materiel. De totale udgifter over 5 år er af størrelsesorden 35.000 kr., der deles mellem kommunerne i området. Med dyrtidsstilæg bliver det årlige vederlag omkring 7.000 kr. Korpsets bidrag består i at søge opretholdt et beredskab, der er i stand til øjeblikkeligt at rykke ud med båden. De mange assistancer til badegæster, småsejlere samt turister, der driver til havs med luftmadrasser, betales som regel gennem aftaler med politiet.



ANDRE MULIGHEDER

Nu skal vi ikke være så naive at påstå, at der ikke findes andre muligheder for en effektiv indsats fra land end os. Adskillige steder har vi eller kommunerne aftaler med samaritater, forsvar, lodser og andre om at rykke til undsætning ved båd- eller badeulykker. Det danske redningsvæsen – kendt fra adskillige malerier og beretninger – fungerer også stadig og har både, der bl. a. ved Vesterhavet kan rykke ud. Den egentlige redningstjeneste til vands påhviler det skibsfartens og luftfartens

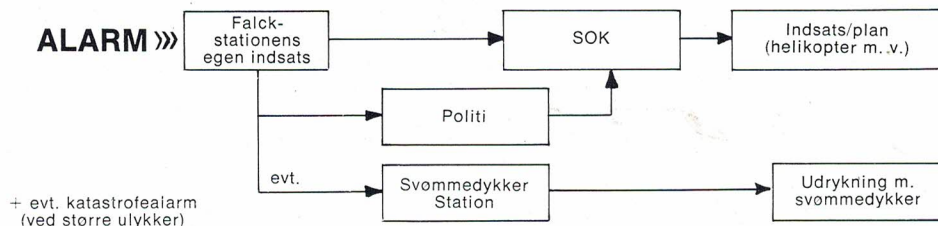
redningstjeneste at varetage gennem SOK i Århus. Vore nylig ajourførte instrukser siger om dette forhold:

Søværnet leder eftersøgnings- og redningsaktioner i forbindelse med nødstedte overfladefartøjer, herunder småbåde etc.

Søredningstjenesten skal alarmes i tilfælde af melding om bådforlis m. v., hvor korpset ikke umiddelbart er i stand til at yde en effektiv indsats fra land. Endvidere skal søredningstjenesten altid orienteres om eftersøgnings- og redningsaktioner

til vands også selv om korpset alene yder indsatsen. Søværnets Redningscentral i Århus alarmeres på telefon (06) 12 30 99, forlang „Stabsvagten“, herudover alarmes på normal vis politi m. fl. De omtalte aftaler mellem kommuner og Falck er et supplement, der på den ene side giver kommunerne visshed for, at nødvendige forholdsregler er truffet, og på den anden side giver den lokale Falck-station mulighed for overhovedet at kunne yde en påkrævet hurtig hjælp, når alarmklokken lyder.

Søulykker (skibs- og bådulykker m. v.)



Svømmedykkere løser ikke problemerne!

Det er en almindelig antagelse i befolkningen, at frømand absolut er nødvendige, når det gælder livredning i forbindelse med drukneulykker. Dette er faktisk forkert. Erfarne svømmedykkere og lægelig ekspertise er enige om, at den første hjælp på strandbredden er den helt afgørende. Findes den forulykkede ikke inden for ganske få minutter, er chancerne for genoplivning meget små. Kun i få tilfælde er det lykkedes at finde og genoplive druknede ved hjælp af svømmedykkere, men disse tilfælde skyldes ganske særlige omstændigheder.

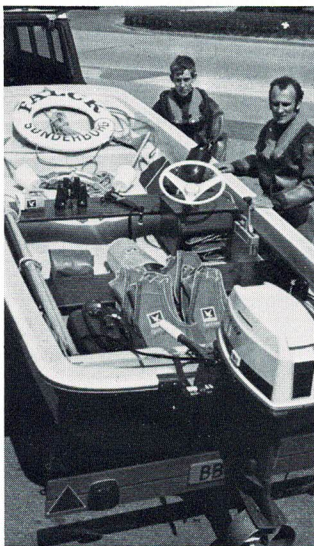
Til eftersøgningsopgaver er svømmedykkere derimod uundværlige, og deres smidige udstyr har gjort dem meget anvendelige til mange formål. Korpset har i 15 år haft svømmedykkere, der har løst talrige opgaver af vidt forskellig art.

OHØJ fra Sønderborg

Efter at der mellem stationen i Sønderborg og de 7 kommuner i området var indgået bådaftaler, var stationsleder **Fedder Jensen** af den opfattelse, at det ville være rimeligt at gøre opmærksom på, hvad man fra korpsets side kunne stille til rådighed i en given redningssituation. Fedder Jensen udsendte derfor en omtale af båd og udstyr til alle interesserede til lige med forskelligt billedmateriale. En pakningsliste for båden var også med.

God oplysning

Naturligvis har korpset givet en bred orientering inden aftalerne er indgået, men at give fyldige oplysninger om, på hvilken måde et nyetableret redningsapparat fungerer, er selvfølgelig en vigtig faktor, der i Sønderborg er løst på en glimrende måde.



BÅDEN



Forud for valget af bådtype ligger et stor research-arbejde, der er foretaget af korpsets sagkyndige i samarbejde med søværnet. Valget faldt på en 13 fod jolle-model, *Dory*, *Dell Quay*. *Dory*-bådene er faktisk to både, der er lagt ind i hinanden, hvor der i mellemrummet er fyldt skumstof helt op under dækket. Skrog og dæk er fremstillet af glasfiberforstærket polyester. Bunden på båden er 3 V-formet, hvilket giver en enorm stabilitet. Kolene er forstærket med messingskinner, og kraftige PVC-fender beskytter rælingen.

Det er karakteristisk for *Dory*-bådene, at de sejler på bølgerne – og ikke igennem dem. Derfor er overbygning

etc. ikke påkrævet. Den specielle „*Dell Quay*“-udformning giver stabilitet og særdeles gode sejlegenskaber, og man bør bemærke, at opstigning i båden fra vandet kan foregå fra såvel for- og bagende som siderne.

Det er vor opfattelse, at korpset indtil videre kun har gode erfaringer med denne bådtype.

Om *Dory* 13 kan endvidere oplyses, at længden er 4,10 m, bredde 1,72 m, vægt 150 kg og marchhastigheden med en 20 HK motor er 18 knob. Båden er normalt beregnet for 4-5 personer.

Båden fremføres normalt af en ambulance eller redningsvogn på en særdeles velegnet trailer, der leveres af *Pedersborg Vognfabrik*. Traileren

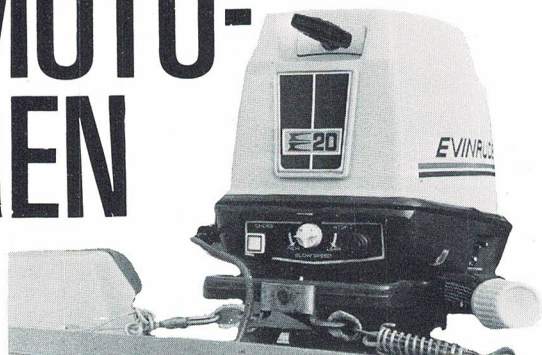
kan køres direkte ud i vandet, og båden kan hurtigt frigøres. Der er separat spil på traileren til ophaling af båden.



Det, at båden fremføres på trailer, gør, at indsatsen er meget fleksibel.

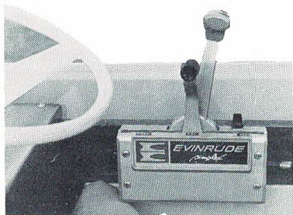
Både og bådaftaler omtales forøvrigt i nogle TV-udsendelser i forsommeren 1973.

MOTO- REN



Påhængsmotoren er naturligvis et vigtigt led i søredningsmateriellet. Derfor har korpset i valg af påhængsmotor lagt stor vægt på kvalitet og driftssikkerhed. Flere anerkendte mærker er afprøvet, men til de nye Dory 13-både er man konsekvent gået ind for *Evinrude-påhængsmotor* på henholdsvis 18 og 20 HK.

Da det er af vital betydning, at motoren vedligeholdes og betjenes korrekt, vil vi derfor i korte træk gennemgå det vedligeholdelsesprogram, som leverandøren anbefaler. Evinrude-motoren er en 2-takt – med vekseltænding og indsugningsventiler. Den yder 20 HK ved 4500 o/m. Udvekslingsforholdet i gearkassen er 12:21. Karburatoren er en sidestrømskarburator med manuel choker. Gearingen har 3 trin: Frem – fri – bak. På de nye mo-



3 gearingsmuligheder: frem – fri – bak.

deller er der fjernbetjening af styreapparat, gaskontrol og gearskift. Benzintanken rummer 22,7 l, og blandingsforholdet er 1 del olie til 50 dele benzin.

Til hver bådmotor medfølger en instruktionsbog, der nøje beskriver betjening og vedligeholdelse – og vi kan anbefale stationerne at lade denne bog cirkulere blandt personalet – udover, at den bør findes i båden. Yderligere eksemplarer kan rekvireres hos leverandøren: fa. Axel Ketner, Fabriksparken 23, Glostrup, telf. (01) 45 11 22.

Ethvert maskineri kræver vedligeholdelse. – Undlades dette – kan det få katastrofale følger den dag, vi står på stranden med en motor, der nægter at starte.

Vedligeholdelsen er ret enkel. Eftersynet kan opdeles i tre hovedgrupper:

- tændingsanlæg
- brændstofsysteem
- gearkassen.

Tændrøret bør undersøges og udskiftes, hvis det er stærkt tilkøket. Ligeledes bør tændrørshullerne renses, og ved fastspænding af tændrøret skal man iagttage, at pakningen er på plads.

Karburatoren skal også justeres. Ændringer i brændstoffypen, højden eller klimamæt kan bevirke, at justering må foretages. Karburatoren skal justeres, når motoren er varm – under sejlad. Vær endvidere opmærksom på, at man ved påfyldning af benzin skal filtrere for evt. vand eller snavs i benzinen. Endvidere skal brændstoffiltret renses med jævne mellemrum.

For hver 50 sejltimer skal der foretages oliekontrol og olieskift skal foretages hver sæson.

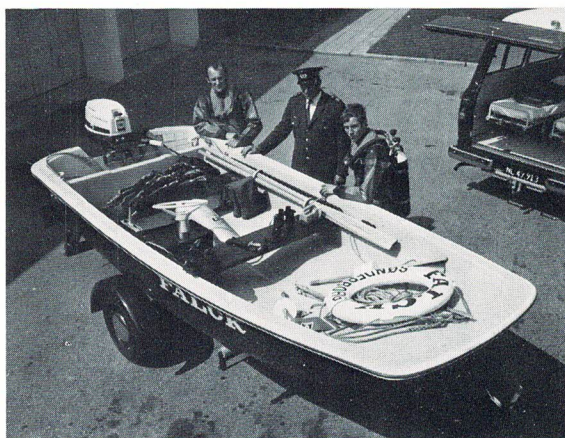
Det er yderst væsentligt at bemærke startinstruktionerne. Pas på ikke at overchoke motoren. Stil gasreguleringshåndtaget i „start“-position – tomgangsreguleringen i midterstilling – træk chokeren ud o. s. v. Repetér startinstruktionerne ofte og gør det til en vane at lade mandskabet afprøve motoren og træne i sejlad med jævne mellemrum. Sørg for, at der altid er radiokontakt under prøvesejlad – og gør det inden for en mindre radius – så redningsbåden er udrykningsklar med kort varsel.

Flere stationer har fået udleveret en såkaldt „skruebeskytter“ som ekstraudstyr til Evinrude-motoren. Der er gode erfaringer med denne anordning, som ikke forringer motorens effekt. I mange tilfælde kan man undgå at skulle skifte drivstift midt ude i rum sø.

Hvis motoren betjenes korrekt og vedligeholdes med jævne mellemrum – påstår leverandøren, at Evinrude-motoren vil fungere tilfredsstillende år efter år. Og det er sikkert rigtigt.

jea

UD- STYRET



Der kan naturligvis være mindre forskelle i det udstyr, de enkelte stationer medbringer i båden. Vi har nedenfor givet en opstilling over det udstyr, som *Sonderborg-stationen* medbringer:

2 stk. mærkebøjer m/ line og lodder

1 stk. redningsbælte

6 stk. redningsveste

1 stk. bådshage

1 stk. vandkikkert

1 stk. kikkert

1 stk. anker med line

2 stk. årer med gafler

1 par støvler

1 stk. håndlygte

1 stk. skrue (reserve)

Diverse længder tov

1 stk. spand

1 stk. transportabel radio

Diverse værktøj

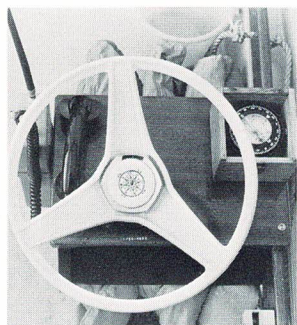
1 stk. benzindunk (ekstra benzin)

Kompas

2 stk. tæpper.

Radioen har vi omtalt særskilt, men det skal her nævnes, at man udover radiokontakt bør aftale faste regler for visuel kommunikation i tilfælde af radiosvigt eller ved sejlads i mørke eller taget vejr. Udryknings-

horn og roterblink kan i nødstilfælde benyttes som signalmateriel fra land. Endvidere bør man have nødvendigt belysnings- og projektormateriel parat til brug ved eftersøgningsopgaver efter mørkets frembrud.

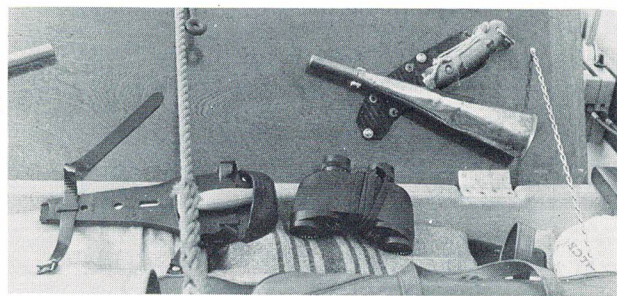


Kompasset kræver en forhåndsorientering, som stationerne selv kan sørge for.

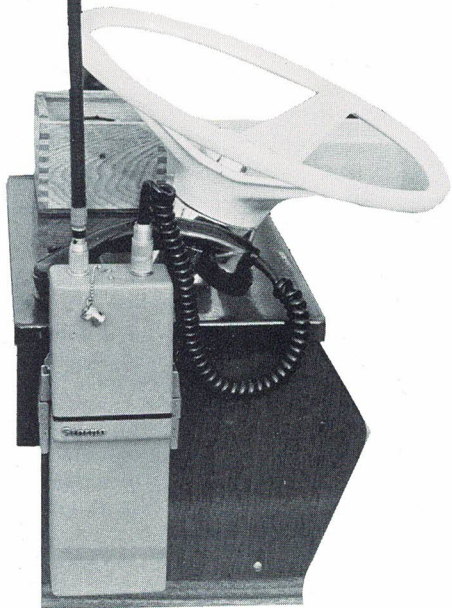
Et kompas medfølger også. Det stiller krav om lidt undervisning i søfartsregler, elementær navigation – og endvidere bør et søkort over stationens farvande være tilgængeligt for personalet. Med hensyn til undervisning på dette felt kan man sikkert søge bistand hos en lokal skipper.

Og til de mange søstærke reddere, der betjener de små redningsfartøjer. Husk altid at tage redningsvesten på – uanset det er træning – prøvesejlads eller en virkelig udrykning. Også på dette ene punkt bør vi være det gode eksempel.

En del af udstyret fra Roskildebåden (bemærk, at det er indbygget i en kasse).



RADIOEN



Radioen, der indgår i søredningsudstyret, kender vi fra andre opgaver. Det er en *Stornophone 500*, 100% transistoriseret VHF/FM lommestation. Den vejer kun 750 gram, har et regn- og støvtæt letmetalkabinet, miniature nikkel-kadmium batteri og opfylder alle de krav, der af myndighederne stilles til mobile anlæg. Radioen har minimalt strømforbrug. På et fuldt opladet batteri er kapaciteten 24 timers modtagning eller 9 timers drift med 10% sendetid.

Lige bortset fra at man altid medbringer et - fuldt opladet - batteri kræver radioen ingen nærmere instruk-

tion. Der er kanalvælger, der muliggør kommunikation med såvel basisstationen (kanal 2) og eventuelle vogne på land (kanal 1).

De radioer, der nu leveres til bådene, har som ekstraudstyr en fiberkasse, der afskærmer mod vand og som fastmonteres i båden. Radioen kan hurtigt placeres i kassen, men man skal huske at regulere såvel støjspærresom lydkontrol, inden radioen monteres i kassen.

Det kan endvidere oplyses, at Storno arbejder med et forsøg, hvorefter radioen leveres med hovedtelefon, således at radioen konstant kan aflyttes under sejlads.

Mellem på den ene
XXX og på

DE DANSKE

er om SØ-REDELSER
indgået

OVERENSKOMSTEN

På sin station i XX udstationeringsbåd af typen „DOR“ „Evinrude“ motor og i øvrige radioanlæg og alt for efterlykker nødvendigt redningsudstyr.

Båden fremføres på en tur til rådighed overalt i de kommuners kystområde m. v.

For selve udstationeringer indføres i redningskorpset et vederlag af 100 kr. pr. tur, der erklæres forud for 1 år ad gangen.

Til vederlaget beregnes et tillæg på 10% pr. point, reguleret (januar 1963).

Ved overenskomstens udførelse for første års vederlag i alt 1000 kr.

Ved efterfølgende betaling af vederlaget senest offentliggjorte priser.

Betalingen deles mellem de kommuner, der er medlem af redningskorpset og hver af kommunerne.

Overenskomsten træder i kraft fra den første fortløbende, indtil den fra næste fællesskab eller fra redningskorpsets måneders varsel opsiges skriftligt.

Overenskomsten kan dog opsiges af den ene part med 5 års løbetid.

e side kommunerne
en anden side

REDNINGSKORPS

NINGSTJENESTE sålydende

SKOMST

1
erer redningskorpset en red-
13" forsynet med en 18 HK
t udstyret med transportabelt
gning ved kæntrings- og druk-
smateriel.

2
er, således at den kan være
nnævnte kontraherende kom-

3
betaler kommunerne til red-
tørrelsesorden kr. 4.000,-, der
angen.

4
reguleringstillæg på halvanden
eringspristallet overstiger 100

5
igelse er pristallet XXX, hvor-
ndrager ca. kr. 7.000,-.

6
forbeholdes regulering efter

7
kontraherende kommuner, så-
ræver en fastsat brøkdæl hos

8
t den 1. december 1972 og er
e kontraherende kommuner i
korpsets side med mindst 3
ftligt til ophør en 1. april.

9
lligst bringes til ophør efter

OVERENSKOMSTEN -grundlaget for hjælp

Det må være naturligt, at der i vort samfund anvendes en del økonomiske midler til at sikre mod ulykker og forøge mulighederne for at afværge tragedier. Naturligt, fordi vi i dag gennem kommuner og stat er med til at give vort bidrag til andre humanitære eller såkaldte ikke-produktive opgaver.

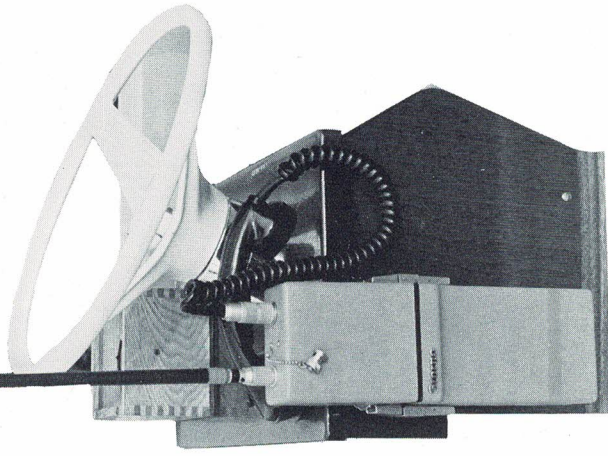
I forbindelse med drukneulykker og småbådsforlis tæt ved land *har* erfaringerne vist, at der *kan* gøres noget. Ikke mindst af hensyn til et lokalområdes beboere, tilskuere, turister og pårørende må det være i alles interesse, at der i en given situation bliver gjort, hvad man kan forvente.

En af forudsætningerne for, at de tilkaldte Falck-folk overhovedet kan stille noget som helst op på et sådant ulykkessted er, at de har mulighed for at nå ud til de forulykkede.

Bådtaftalen mellem implicerede kommuner og Falck er det guldrandede papir, der sikrer, at denne mulighed er til stede.



RADIOEN



Radioen, der indgår i søredningsudstyret, kender vi fra andre opgaver. Det er en *Stornophone 500*, 100 % transistoriseret VHF/FM lommestation. Den vejer kun 750 gram, har et regn- og støvtæt letmetalkabiner, miniature nikkel-kadmium batteri og opfylder alle de krav, der af myndighederne stilles til mobile anlæg. Radioen har minimalt strømforbrug. På et fuldt opladet batteri er kapaciteten 24 timers modtagning eller 9 timers drift med 10 % sendetid.

Lige bortset fra at man altid medbringer et – fuldt opladet – batteri kræver radioen ingen nærmere instruk-

tion. Der er kanalvælger, der muliggør kommunikation med såvel basisstationen (kanal 2) og eventuelle vogne på land (kanal 1).

De radioer, der nu leveres til bådene, har som ekstraudstyr en fiberkasse, der afskærmer mod vand og som fastmonteres i båden. Radioen kan hurtigt placeres i kassen, men man skal huske at regulere såvel støjspærre- som lydkontrol, inden radioen monteres i kassen. Det kan endvidere oplyses, at Storno arbejder med et forsøg, hvorefter radioen leveres med hovedtelefon, således at radioen konstant kan aflyttes under sejlads.

Mellem på den ene side kommunerne XXX og på den anden side

DE DANSKE REDNINGSKORPS

er om **SØ-REDNINGSTJENESTE**
indgået sålydende

OVERENSKOMST

§ 1
På sin station i XX udstationerer redningskorpset en redningsbåd af typen „DORY 13“ forsynet med en 18 HK „Evinrude“ motor og i øvrigt udstyret med transportabelt radioanlæg og alt for eftersøgning ved kæntrings- og drukneulykker nødvendigt redningsmateriel.

§ 2
Båden fremføres på en trailer, således at den kan være til rådighed overalt i de ovennævnte kontraherende kommuners kystområde m. v.

§ 3
For selve udstationeringen betaler kommunerne til redningskorpset et vederlag af størrelsesorden kr. 4.000,-, der erlægges forud for 1 år ad gangen.

§ 4
Til vederlaget beregnes et reguleringsstillæg på halvdelen procent for hvert point, reguleringspristallet overstiger 100 (januar 1963).

§ 5
Ved overenskomstens udfærdigelse er pristallet XXX, hvorfor første års vederlag i alt andrager ca. kr. 7.000,-.

§ 6
Ved efterfølgende betaling forbeholdes regulering efter senest offentliggjorte pristal.

§ 7
Betalingen deles mellem de kontraherende kommuner, således at redningskorpset opkræver en fastsat brøkdæl hos hver af kommunerne.

§ 8
Overenskomsten træder i kraft den 1. december 1972 og er fortløbende, indtil den fra de kontraherende kommuner i fællesskab eller fra redningskorpsets side med mindst 3 måneders varsel opsiges skriftligt til ophør en 1. april.

§ 9
Overenskomsten kan dog tidligst bringes til ophør efter 5 års løbetid.

OVERENSKOMSTEN -grundlaget for hjælp

Det må være naturligt, at der i vort samfund anvendes en del økonomiske midler til at sikre mod ulykker og forøge mulighederne for at afværge tragedier. Naturligt, fordi vi i dag gennem kommuner og stat er med til at give vort bidrag til andre humanitære eller såkaldte ikke-produktive opgaver.

I forbindelse med drukneulykker og småbådsforlis tæt ved land har erfaringerne vist, at der kan gøres noget. Ikke mindst af hensyn til et lokalområdes beboere, tilskuere, turister og pårørende må det være i alles interesse, at der i en given situation bliver gjort, hvad man kan forvente.

En af forudsætningerne for, at de tilkaldte Falck-folk overhovedet kan stille noget som helst op på et sådant ulykkessted er, at de har mulighed for at nå ud til de forulykkede.

Bådafreden mellem implicerede kommuner og Falck er det guldrandede papir, der sikrer, at denne mulighed er til stede.



Focus på autohjælpen:

Som led i vore forsøg på en „kvalitetskontrol“ af Falck-stationernes assistancer har vi bedt en københavnsk journalist om at bruge os lidt flittigt og fortælle os, hvorledes det er gået. Her er rapporten:

FIRE STJERNER TIL FALCK



Anmelde Falck . . . ? Ja, hvorfor ikke? En film- eller teateranmeldelse er en kritisk forbrugers subjektive vurdering af en præstation. Altså ikke en videnskabelig mikroskopering, som ikke kan anfægtes. Kollega Petersens opfattelse, som går ud på, at Falcks service ikke står mål med det dyre abonnement, kan altså i princippet være lige så rigtig som min.

Filmanmelderne har et pointsystem. Fem stjerner betyder: exceptionel i enhver henseende. Jeg vil give Falcks autohjælp fire stjerner. Ikke fem, for at ingen i Falck skal føle sig perfekte. For service kan altid blive endnu bedre.

Jeg har i sommermånederne haft et antal mere eller mindre frivillige biluheld, hvortil jeg måtte tilkalde Falck-assistance. Der er ikke tale om „stikkervirksomhed“, men om et forsøg på en kritisk forbrugeranalyse uden at hænge personer eller stationer ud.

Et kildent problem for et redningskorps er kundernes ventetid. For den, som står i regnvej og venter på assistance, føles ventetiden altid lang. Det er formentlig sket, at folk har måttet vente flere timer, men forklaringen herpå har vel været, at udrykninger til virkelige nødtilfælde er gået forud for de mere banale ting. Min egen erfaring har været, at ventetiden sjældent er over en time.



Ventetiden kan føles meget lang!

Jeg er imponeret over Falck-reddernes venlige facon. Ikke én hånlige eller kritisk bemærkning over, at man har vovet sig ud på landevejen uden donkraft i bagagerummet eller uden tilstrækkeligt med benzin i tanken. Mere sarte naturer end jeg ville måske hæfte sig ved, at de fleste Falck-reddere (især i Jylland) straks siger „du“ til kunden. Men det er en tone, som passer godt til mit gemyt. Også da en redder fra Terndrup efter at have slæbt

mig op af en grøft, så vurderende på mig og bemærkede: „Ja, du er selvfølgelig ikke abonnent, så vi sender dig nok en lille regning.“

I den lille landsby Alling ved Ry knækkede ventilatorremmen. Ringede til stationen i Hammel, selv om Silkeborg faktisk var nærmere. En kranvogn nåede frem på en time (en regulær færdselsulykke havde sinket den). Jeg berettede, at motoren gjorde knuder. Den venlige redder kikkede lidt på indmaden og fastslog, at der måtte være røget en toppakning. Efter en nærmere undersøgelse opdagede han dog, at ventilatorremmen manglede. Han overvejede nogle minutter, om han skulle køre efter en ny rem eller tage bil og fører med til en servicestation. Han valgte det sidste, og vi fik en hyggelig sludder på vejen til Esso-stationen i Anbæk.

Hobro-redderne var meget fåmælte, men energiske, da de ved Purhus mellem Randers og Hobro skiftede hjul for mig i øsende regnvejr. „Vi har skidetravlt, så undskyld du måtte vente.“ Ventetiden

havde været 55 minutter. Men der var kun 100 meter til en kro.

Politiets samarbejde med Falck fungerede perfekt, da jeg „punkterede“ ved motorvejsnedkørslen til Limfjordstunnelen. Den anonyme politimand i alarmtelefonen talte i rapport-sprog! „Hvilket registreringsnummer har Deres personvogn? Og De er vel i besiddelse af gyldigt førerbevis?“ Falck-redderens første replik: „Goddaw. Du er s'gu heldig, at det ikke skete midt under fjorden.“ Han svor en lille ed, da han opdagede, at heller ikke han havde husket donkraften. Men problemet blev løst med to tykke træklodder og det klassiske vægtstangsprincip.

På motorvejen mellem Hedehusene og Roskilde var politiet også mellemlid til Falck. Mens jeg ventede på at blive slæbt til en servicestation på grund af den endnu en gang knækkede ventilatorrem, fik jeg selskab af en bilist, som var løbet tør for benzin. Jeg trøstede ham med, at Falck var på vej. Men desværre havde Falcks kranvogn fra Roskilde ikke



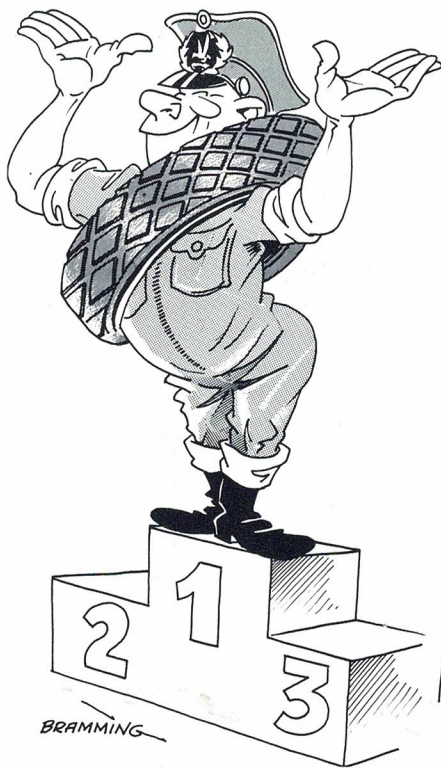
- Jeg tror, vi prøver at gi' den lidt benzin!

nogen ekstra dunk med benzin. Bilisten klarede så selv problemet ved at standse en forbigående og tage med ham til den nærmeste tankstation og hente en dunk. Mellem Ringsted og Køge traf jeg den formentlige verdensmester i at skifte hjul. Jeg er selv sjældent under en halv time om at klare en sådan operation. Jeg så på uret. Fra kranvognen ankom og til jeg selv kunne starte bilen og fortsætte kørslen gik der to minutter og sytten sekunder!

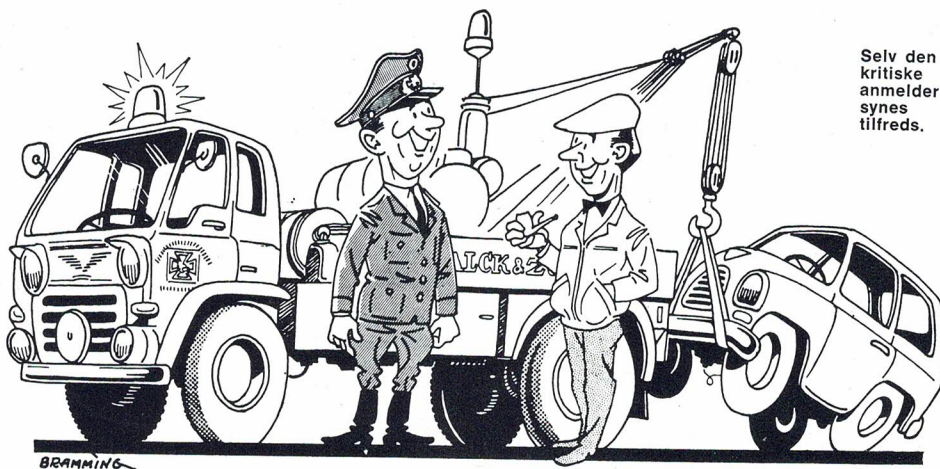
Selv med opbydelsen af min mest kritiske sans har jeg ikke kunnet finde afgørende klagepunkter at fremføre mod Falcks autohjælp. Kun et par gode råd:

1. Sørg for at alle Falcks køretøjer medbringer én eller flere reservedunke med benzin. Jævnfør oplevelsen ved Roskilde.
2. Måske var det en overvejelse værd at uddanne Falck-redderne til at kunne foretage mindre reparationer på stedet. Derved kunne spares penge, tid og ærgrelser for begge parter, og
3. udstyr Falck-køretøjerne med de fornødne reservedele til disse reparationer: ventilatorremme, tændrør, pærer m. v.

-dixi



Verdensmester i skift af hjul i tiden 2 min. og 17 sek.



Selv den kritiske anmelder synes tilfreds.



SALGSSIDEN

Næstved topscorer
- med flittige repræsentanter
og pæn udstilling

Den lille, men ret så flittige abonnement- og salgsafdeling i *Næstved*, der har en lige så lille og flittig fuldmægtig, *Ove Hansen*, ved roret, har igen gjort sig bemærket.

Denne gang var det udstillingen BO 72 i Næstvedhallen. Over 16.500 betalende gæster kom ind den første august-weekend og flere fulgte i ugen efter.

Korpset havde lejet en stand på udstillingen. Den prætenderede ikke at være særlig stor og flot eller hensigtsmæssigt

placeret. Men de to repræsentanter, *Børge Lohse* og *Pawel Stockmal*, bistået af redder *Erik Poulsen* forstod at gøre den levende. De sædvanlige fotostater blev krydret med næsten kunstnerisk opsætning af udklipsbiler, brochurer, årsberetninger, Falck-blade – og sågar „Hjælp“ kom til hjælp for udsmykkerne. Og så blev der kørt non-stop-film fra den lille Fairchild-projektor, der i ugens anledning fik et specialkonstrueret bord at stå på.

Publikum standsede, der blev udleveret læssevis af forbindsstoffer, telefontavler, førstehjælpsbøger og andet godt. Men der blev også tegnet 100 nye abonnenter og solgt adskillige ildslukkere, så de gæve Næstved-folk kunne gå tilfredse hjem efter nogle trættende dage.

En oversigt over tegningsresultaterne på abonnementsområdet for 1. halvår af 1972 sat i relation til indbyggertallet viser for øvrigt, at Næstved ligger højest. Herefter følger salgsafdelingerne i Odense, Ålborg, Vejle, Århus og København. Topscoreren Næstved fik befæstet sit ry.



»Se og Hør«s
udsendte
medarbejder:

uheldige helte i Lego- land

De seks Falck-folk, der havde stillet sig til rådighed ved åbningen af Lykke-Lotto i Legoland, fik en hård dag sammen med Roger Moore, prins Richard og nogle tusinde andre. Efter sådan en dag takker man sin skaber for, at han i sin visdom ikke også lod den anden uheldige helt, Tony Curtis, komme med. Så var Legoland og Falck-folkene blevet splittet ad.

Upopulære Falck-folk er et forholdsvis sjældent syn i Legoland. Men da Lykke-Lotto forleden åbnede, var et par Falck-folk ret så upopulære hos en række piger, drenge, mødre og hunde. De havde til opgave at holde folk tilbage, så åbningens absolutte trækplaster, skuespilleren *Roger Moore*, kunne komme frem til scenen. Og det var ikke blide ord, der faldt over de arme Falck-folk i den anledning.

Men selv om der skulle have været et hav af mennesker blot for at holde publikum så nogenlunde på afstand, lykkedes det at redde den uheldige helt ud af sine beundreres arme.

– Ok, smilede hans smukke, italienskfødte fru *Luisa*. Det er ikke noget. Så skulle I bare se, når han kommer hjem fra et møde med publikum i England og i USA. *Der* ryger altid et sæt tøj og en skjorte i kampens hede! Men bortset fra ovennævnte publikummere, var der ingen, der påstod, at Falck-folkene var uheldige helte. Det at være Falck-mand ved åbningen af Lykke-Lotto er et mangelhovedet uhyre, der strækker sig fra at være politibetjent til skandaleafvikler.

Det sidste kom *Preben Kjær* (København) ud for. Han måtte med diplomatisk snilde forhindre, at en oversmart reklamemand ville udnytte *Roger Moore* og *prins Richard*. *Lars E. Christiansen* gav et tip, og Kjær opdagede i tide fidusen. Ved et lidt ufint trick (!) fik han sig bemægtiget en parfumeflaske, som på mystisk vis forsvandt, medens Kjær beredvilligt ledte efter den det meste af en time. Alle implicerede, selv *Roger Moore*, åndede lettet op. En pinlig situation var undgået. Prins Richards kommentar, da han hørte om affæren: „Men jeg bruger slet ikke eau de cologne!“

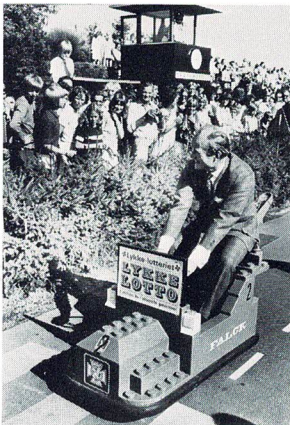
Verner Nehammer og Charles Larsen (Vejle) gik i fast rutefart mellem tilskuerpladserne og et skyggefuldt kontor med hedenslagne tilskuere. En 80-årig dame var kørt op fra Sønderborg for at se prins Richard. Men bevægelsen må have været for stor. En køn ung pige dejsede nok så nydeligt omkuld, efter hun havde rørt ved Roger Moore. Da hun igen slog øjnene op, og ikke så sit idol, men at hun blev duppet på panden af „doktor“ Allan Højberg (Grindsted) kom hun forbavsende hurtigt til sig selv igen.

Finn Petersen (Esbjerg) passede den lille trafikskole, men det blev til et mareridt for ham, da Roger Moore og prins Richard sammen med falckolinen Ruth Znaider skulle tage en æresrunde. Fotografer, børn, mødre og kongegale tyskere væltede ind over banen og alt var kaos.

Arne O. Nielsen (Grindsted) satte personlig hastighedsrekord, da han kørte skuespilleren Erik Paaske med kone og mini-hund til Bramdrupdam. De nåede det lige. Derefter til Kolding. Berlingskes udsendte dame havde lidt svært ved at forstå nogle statistikker om Falck, så hun måtte have „Hjælp“'s diagrammer til hjælp. Det klarede Arne O. Nielsen.

Henning Petersen (København) kæmpede en hård kamp om en udspændt snor med et par hundrede tilskuere. Han gik af med sejren efter en drabelig dyst, der ved OL havde givet guld for udholdenhed.

Var der da slet ikke nogen, der slappede af? Absolut – tilskuerne og to betjente fra færdselspolitiet havde en rolig eftermiddag.



Øverst:
Direktørerne
Henry Jørgensen
og Mogens Falck
måtte assistere
prins Richard, da
han skulle ned i
Legoland's kran-
vogn.

– Men derefter gik
det fint. Det vil sige
indtil tilskuerne
sprang over hæk-
kene og gjorde
køreturen til en
kort fornøjelse.

Tv.: Roger Moore
blev en smule træt
og lagde sig et
øjeblik til rette i
Grindsted-
stationens nye
Volvo-ambulance.
Men der var ikke
tid til at blunde.
Han skulle videre
til Italien.



VOGNE & Udstyr

En af VOLVO's eksperter, informationschef Jørn Lützhøft Christiansen fra Hans Lehrmann I/S, har været en tur i Grindsted og Ålborg. Her er hans vurdering af de nye VOLVO 145 ambulancer:



**Trafiksmidig og elegant,
med patient- og reddervenligt interiør
- men standard-
højden på side-
døren er for
lav.**



Ikke siden 50'ernes store Volvo-ambulancer har dette mærke været repræsenteret hos Falck i ambulanceudgave, men nu er tre Volvo 145 Automatic indkøbt, opbygget og sat på prøve i henholdsvis Rudkøbing, Grindsted og Ålborg. Om typen er kommet for at blive, vil tiden - og afprøvningen - vise, men i hvert fald kan det fastslås, at de nye Volvo-ambulancer er blevet vel modtaget på de stationer, der skal afprøve dem.

Vigtigste data:

Type:	Volvo 145 Automatic.
Motor:	4 cyl. benzinmotor på 90 hk SAE.
Transmission:	Automatgear med gearvælger i gulvet. Mulighed for manuel nedgearing (motorbremsning) i to positioner.
Bremser:	Avanceret triangeldelt 2-kredssystem med servoforstærkede skivebremser og reduktionsventil til baghjulene.
Vendediameter:	9,6 m. Til sammenligning er tilsvarende tal for Mercedes 220 D Lang: 12,9 m og for Dodge Tradesman 200: 14,2 m.
Topfart:	Ca. 150 km/t.
Drivmiddel:	Benzin.

Opbygning og køreegenskaber

Vognene er alle leveret forlængede og færdigmaledede fra fabrikken i Göteborg, medens indretningen af bærerummet er foretaget i Danmark. – Volvo-ambulancen, der fremtræder meget elegant med bærerummets ruder anbragt bag forlængelsen, har – selv om akselafstanden er forøget – fortrinlige køreegenskaber med fin stabilitet og stor manøvredegytighed. En behagelig affjedring, et lavt støjniveau i forbindelse med automatgearet og en nydelig finish er egenskaber, som vil gavne både patienter og mandskab.

Førerkaabinen, der har mange sikkerhedsdetaljer, er velindrettet, og de enkeltmonterede forsæder har utallige indstillingsmuligheder. Forruden er af lamelglas.

Bærerummets indretning

Skønt vognene er ens udvendigt, er bærerummene, som følge af indretning på to forskellige karrosserifabrikker, ikke identiske. Således er Ålborg-ambulancens finish afgjort den bedste, idet hjulkasserne i bærerummet skjules af langsgående skabe. Dette mindsker selvfølgelig også den effektive bredde i bagvognen. Bærerummet er, grundet adskillelsens placering, også lidt længere end i de to øvrige udgaver.

For alle tre udgaver gælder dog, at bærerummet fremtræder lyst og venligt med gode adgangsforhold gennem den højt løftede bagdør. Derimod besværes adgangen til rummet gennem højre bageste sidedør dog af den ringe dørhøjde (station Ålborg har dog allerede fået forhøjet deres).

Iltflasker og førstehjælpsudstyr er anbragt i et rum, der er tilgængeligt fra venstre bageste sidedør. Her er også reservehjulet anbragt. I „kasketten“ ovenover førerrummet er der apparaturskab, og varmforsyning til bærerummet sker gennem en rist i gulvet under båren.

Hvad mener man om den nye ambulancetype

Redderne Bjarne Skov Hansen og Flemming Nielsen, station Grindsted:

„Volvo'en, der udelukkende skal fungere som ambulance, når den er tilkørt, er behagelig at køre – særlig automatgearet er ideelt. En læge, vi for nylig havde med til Odense, udtrykte også stor tilfredshed med typen, dog mente han, det var en fordel, hvis sædet i bærerummet blev hævet, og det er allerede sket. Vi har ingen kritik af pladsforholdene, men sidedøren til bærerummet er for lav.“

Redder Henning Møller, station Ålborg:

„Jeg har lige været en tur i Århus og kan sige, at den ligger godt på vejen, både med og uden belastning.“

Redder Lars Christensen, station Ålborg:

„Bærerummet virker mindre, end vi er vant til, men mulighederne for livreddende

behandling er ikke forringede.“

Assistent Erik Hansen, station Ålborg:

„Man bliver meget hurtigt „dus“ med den.“

Assistent Tage Blenstorp, Ålborg:

„Vore folk er begejstrede for at køre med den!“

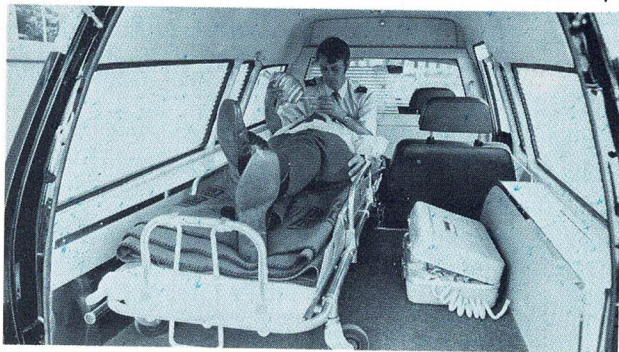
Konklusion

Selv om pladsen i bærerummet er lidt mindre end i korpsets øvrige „små“ ambulancer, ser det ikke umiddelbart ud til, at det vil forringe mulighederne for effektiv patientbehandling. Samtidig har man her en vogntype, der med hensyn til motoreffekt, behagelig kørsel og stor manøvredegytighed må være velegnet som nærzone-ambulance.

Hvis Falck kan få accepteret det synspunkt, at kravene til en ambulance må være en udpræget trafiksmidighed kombineret med gode behandlingsmuligheder i et patientvenligt bærerum, så er der ingen tvivl om, at denne ambulancetype vil vise sig at være en fornuftig løsning.

Det bliver interessant at se, om det positive førsteindtryk blandt mandskab og patienter viser sig at være stabilt.

Lützhoft





Metz

drejestiger til Tåstrup og Svendborg

Nogle af fordelene ved METZ-stigen er, at den kan skydes vandret ud og har såkaldt stående kurv.

Gennem H. F. Nielsens Maskinfabrik A/S er der til stationerne i Svendborg og Tåstrup leveret nye METZ-automobildrejestiger som et led i brandslukningsoverenskomsten med de respektive kommuner.

Det er en investering på over 1 mill. kroner. Men der er effektivitet, automatik og sikkerhed for hver en 5-øre.

Metz-automobildrejestiger er et tysk kvalitetsprodukt opbygget på et anerkendt tysk lastvognschassis.

For de medarbejdere, der ikke får lejlighed til at komme 30 meter i vejret på en særdeles behagelig måde, skal vi her give en kort information om de nye brandenheder.

Eneste mangel – en synkroniseret gearkasse

Automobildrejestigen er opbygget på et MAN-diesel S 160 chassis. I tilknytning til førerrummet er bygget en mandskabskabine til 4 mand. Derudover har selve karrosseriet mange skabe til diverse slukningsmateriel. – MAN-chassiset virker effektivt og robust – og skal man fremhæve en eneste mangel, må det være en synkroniseret gearkasse. Netop i et udrykningskøretøj med dieselmotor bør gearskiftet ikke være en langvarig proces. På det ene punkt er MAN'en ikke chaufførvenlig. Men det kan muligvis rettes.

30 meter op på få minutter
Selve stigen er model Metz DL 30h med en totallængde på 30 meter. Det er en trin-palløs stige, der udskydes i 4 trin. Alt er elektro-hydraulisk-styret. Betjeningen af stigen kan foregå fra begge sider af stigetårnet, fra kurven i stignens topende eller

og grønt lys giver „stige-chaufføren“ information om belastningen. Overbelastes stigen – træder en alarm i funktion samtidig med at stignens bevægelse standses. Herefter kan der kun foretages bevægelser, der bringer stigen inden for de tilladte anvendelsesgrænser.



fra en fjernstyringspult. Og 1 mand kan let klare hele betjeningen, der er et spørgsmål om at trykke på de rigtige knapper. Der er sikkerhedsanordninger ved alle funktioner. Stigen kan først benyttes, når støttebenene er på plads og har aktiveret bag-aksellåsen, hvorved bagfjedrene sættes ud af funktion. Ved de forskellige bevægelser med stigen kan hældning, udskydning m. v. aflæses på et belastningsdiagram, der er monteret som et lystableau på undersiden af 1. stigeløb. Herudover er der fire signallamper, der med rødt, gult

Standses stigen i en given position, kan det på en hvid signallampe aflæses, hvorvidt der er trinlighed, d. v. s. samme afstand mellem trine på hele stignens længde. På toppen af 1. stigeløb er monteret to halogen-projektører, der fjernstyres fra jorden.

2 mand i kurven

Ved anvendelse af stigen alene er den max. belastning 3 mand på stigen ad gangen. Påmonteres kurven – det kan gøres på få sekunder – er den max. belastning 2 mand i kurven.

Kurven holdes automatisk i lodret plan. Når stigen bevæges, reguleres kurvens stilling, hver gang hældningen er mere end 8° i forhold til lodret stilling.

Uden kurv kan der i stignens topende monteres en vandkanon, medens slukningsindsats fra kurven kan udføres med et C-rør.

Drejestigen kan betjenes fra kurven, men ellers er ordregivning og kommunikation sikret via et hypermoderne samtaleanlæg.

Om kurven skal i øvrigt bemærkes, at det er bunden af denne, der er hængslet til stignens topende, hvilket muliggør, at man kan gå lige ud på stigen.

Bro og kran

Automobildrejestignens primære anvendelsesområder er naturligvis reddning og slukning i forbindelse med ildebrande i etageboliger etc. Men derudover kan stigen belastes som kran og løfte op til 400 kg.

Stigen kan også udskydes i og indtil 10° under vandret plan og som sådan benyttes som broforbindelse. I denne position må stigen belastes indtil 18 m udskydning.

Et dyrt værktøj

Stationsleder *L. E. Andersen, Tåstrup*, demonstrerede stigen for os, og han indrømmer, at det er et kostbart instrument at operere med. – 600.000 er mange penge.

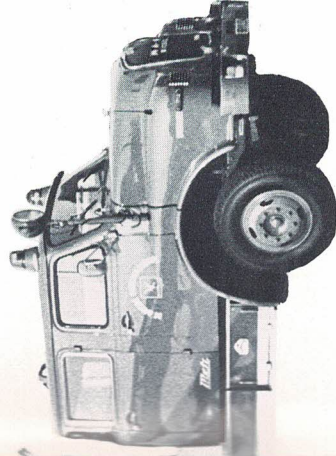
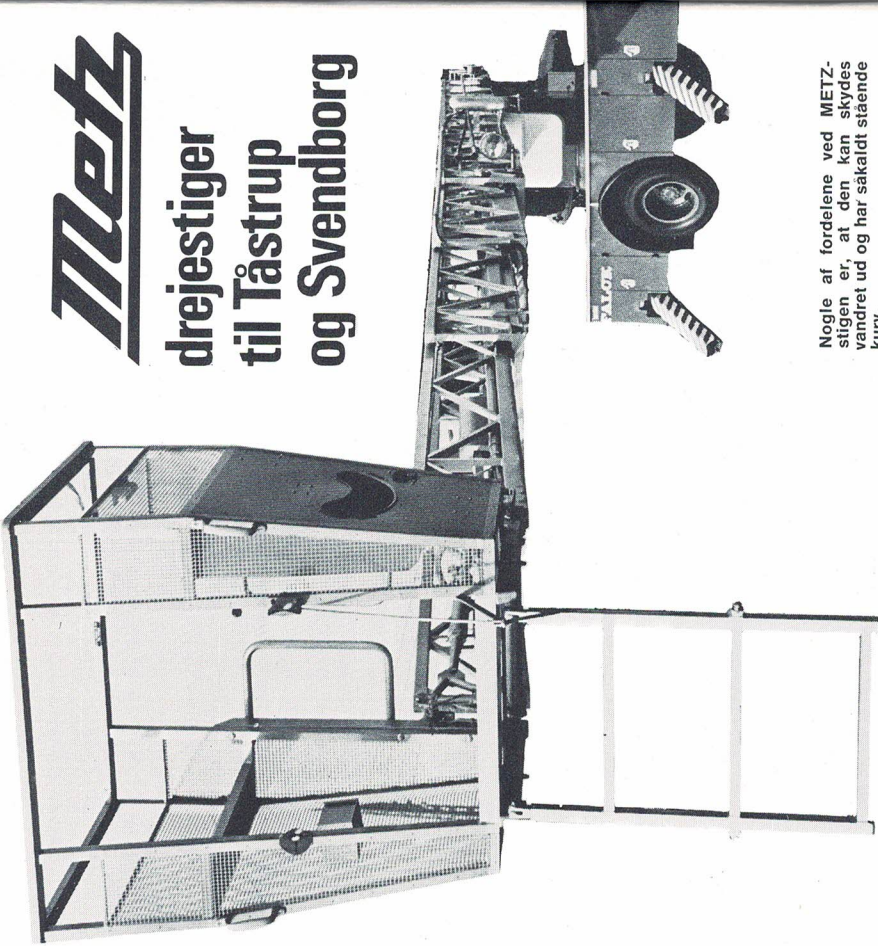
Ledere og reddere er naturligvis glade for det nye køretøj. Det betyder, at de mere end nogen sinde er effektive, når klokken ringer.

For kommunerne, der er overenskomstpart, betyder det en forøgelse af de årlige omkostninger på omkring 40.000.

jea

Metz

drejestiger til Tåstrup og Svendborg



30 meter op på få minutter
Selve stigen er model Metz DL 30h med en total længde på 30 meter. Det er en trin-pallos stige, der udskydes i 4 trin. Alt er elektro-hydraulisk-styret. Betjeningen af stigen kan foregå fra begge sider af stigeårnet, fra kurven i stignens topende eller

og grønt lys giver „stige-chaufføren“ information om belastningen. Overbelastes stigen - træder en alarm i funktion samtidig med at stignens bevægelse standses. Herefter kan der kun foretages bevægelser, der bringer stigen inden for de tilladte anvendelsesgrænser.

Kurven holdes automatisk i lodret plan. Når stigen bevæges, reguleres kurvens stilling, hver gang hældningen er mere end 8° i forhold til lodret stilling.

Uden kurv kan der i stignens topende monteres en vandkanon, medens slukningsindsats fra kurven kan udføres med et C-rør.

Drejstigen kan betjenes fra kurven, men ellers er ordregivning og kommunikation sikret via et hypermoderne samtaleanlæg.

Om kurven skal i øvrigt bemærkes, at det er bunden af denne, der er hængslet til stignens topende, hvilket muliggør, at man kan gå lige ud på stigen.

Bro og kran

Automobildrejestignens primære anvendelsesområder er naturligvis redning og slukning i forbindelse med ildbrænde i etageboliger etc. Men derudover kan stigen belastes som kran og løfte op til 400 kg.

Stigen kan også udskydes i og indtil 10° under vandret plan og som sådan benyttes som broforbindelse. I denne position må stigen belastes indtil 18 m udskydning.

Et dyrt værktøj

Stationsleder L. E. Andersen, Tåstrup, demonstrerede stigen for os, og han indrømmer, at det er et kostbart instrument at operere med. - 600.000 er mange penge.

Ledere og reddere er naturligvis glade for det nye køretøj. Det betyder, at de mere end nogen sinde er effektive, når klokken ringer.

For kommunerne, der er overenskomstpart, betyder det en forøgelse af de årlige omkostninger på omkring 40.000.

jea

Nogle af fordelene ved METZ-stigen er, at den kan skydes vandret ud og har saksaldt stående kurv.

Eneste mangel -

en synkroniseret gearkasse

Automobildrejestigen er opbygget på et MAN-diesel S 160 chassis. I tilknytning til førerrummet er bygget en mandskabskabine til 4 mand. Derudover har selve karrosseriet mange skabe til diverse slukningsmateriel. - MAN-chassiset virker effektivt og robust - og skal man fremhæve en eneste mangel, må det være en synkroniseret gearkasse. Netop i et udrykningskøretøj med diesel-motor bør gearskiftet ikke være en langvarig proces. På det ene punkt er MAN'en ikke chaufførfremfærdig. Men det kan muligvis rettes.

Gennem H. F. Nielsens Maskinfabrik A/S er der til stationerne i Svendborg og Tåstrup leveret nye METZ-automobildrejestiger som et led i brandslukningsoverenskomsten med de respektive kommuner.

Det er en investering på over 1 mill. kroner. Men der er effektivitet, automatik og sikkerhed for hver en 5-øre.

Metz-automobildrejestiger er et tysk kvalitetsprodukt opbygget på et anerkendt tysk lastvognschassis.

For de medarbejdere, der ikke får lejlighed til at komme 30 meter i vejret på en særdeles behagelig måde, skal vi her give en kort information om de nye brandenheder.

fra en fjernstyrt sump. Og i mand kan let klare hele betjeningen, der er et spørgsmål om at trykke på de rigtige knapper. Der er sikkerhedsanordninger ved alle funktioner. Stigen kan først benyttes, når støttebenene er på plads og har aktiveret bagfjed-aksellåsen, hvorved bagfjederne sættes ud af funktion. Ved de forskellige bevægelser med stigen kan hældning, udskydning m. v. aflæses på et belastningsdiagram, der er monteret som et lystableau på undersiden af l. stigelemb. Herudover er der fire signallamper, der med rødt, gult

2 mand i kurven

Ved anvendelse af stigen alene er den max. belastning 3 mand på stigen ad gangen. Påmonteres kurven - det kan gøres på få sekunder - er den max. belastning 2 mand i kurven.



BREVE UDEFRA

Falcks Redningskorps
København.

Brand og røgudvikling på vor fabrik

Netop hjemkommen fra ferie har jeg fra direktør J. Stehr modtaget en fuld rapport over ovennævnte, der skete på vor virksomhed. – Direktør Stehr udtrykker sin store anerkendelse over for Falcks Redningskorps og dettes mandskab – ikke mindst

Distriktsleder Kaj Olsen, Gladsaxe,
Stationsleder Preben Petersen, Lyngby,
der har gjort en ekstraordinært strålende indsats.

Med venlig hilsen
J. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik A/S

Udsnit af fødselsattest:

Den danske Folkekirke

Fødselsattest

for udøbt (unavngivet): $\frac{\text{Dreng.}}{\text{Pige}}$

Fødested (på landet: by, sogn, herred og aml; i købstæder: købstaden, sogn, gade og husnummer):	Næstved, Rønnebæk sogn Født i ambulance på vej til Centralsygehuset, Næstved.
Fødselsår og -dag:	1972 - 13.april
Forældrenes eller adoptivforældrenes stilling og fulde navne:	Repræsentant Peter Eikers og hustru, lærerstuderende Birgit Fogt Jensen.

Overensstemmelsen med ministerialbogen bevidnes

Efter behørigt stempler stod med kuglepen tilføjet: – Jeg er endnu for lille til at sige tak for hjælpen – derfor dette brev.

Stationen i **Vordingborg** oplyser, at redderne **Erik Balskov Jensen** og **Ole Jørgensen** kørte turen på rapport 5167 i vogn 4-895 den 18. april fra kl. 08.14 til kl. 09.59.

PERSONALIA

DØDSFALD

Ved en tragisk ulykke under oprydningsarbejde efter brand er brandmand **Niels Ole Madsbjerg Christensen, Brande**, afgået ved døden i en alder af kun 29 år. Niels Christensen deltog i oprydningsarbejdet, da en skorsten pludselig styrtede ned over ham.



Christensen, der var ansat ved indenrigsministeriet som pedel på Plejeassistent-skolen i Brande, blev ansat i korpset som deltidsbeskæftiget brandmand i 1967. Han var en god og dygtig kollega og tillige en usædvanlig pligtopfyldende brandmand, der hurtigt og præcist løste de ofte vanskelige opgaver, han blev stillet overfor. Efter ulykken går der mange tanker til den efterladte hustru og deres kun 2½-årige barn. Æret være Niels Christensen's minde.

Vicepræsidenten for Den Internationale Redningsunion, **korpsinstruktør Aage Rørmark**, er udnævnt til medlem af Emergency Care International, Hawaii, der koordinerer redningsarbejdet i stillehavsområdet.

UDNÆVNELSER

REDDER

Ungredder **Ole Nicolai Danielsen, Nykøbing Sj.**, er pr. 1. august 1972 udlært som redder.

Ungredder **Niels Ole Nielsen, Grindsted**, er pr. 15. september 1972 udlært som redder.

Ungredder **Henrik Sønder-skov Vind, Horsens**, er pr. 15. september 1972 udlært som redder.

Leder af vagtcentral

Assistent **Leif Harding Christensen, Terndrup**, er med virkning fra den 1. august 1972 udnævnt til daglig leder af vagtcentralen i Ålborg. Leif Christensen er ansat som redder på stationen i Terndrup i 1965. I 1968 fulgte udnævnelse til redningsfører og i 1969 flyttede Christensen til Sæby i forbindelse med udnævnelse til assistent. På stationen i Sæby var Christensen i en periode konstitueret som leder. I 1970 flyttede Christensen atter til Terndrup, hvor han har virket som assistent indtil ledelsen af vagtcentralen i Ålborg blev overdraget ham.

Overflyttelse

Den hidtidige leder af vagtcentralen i Ålborg, **overassistent Ejvin M. Christensen**, er fra 1. august 1972 overflyttet til rapportafdelingen i Ålborg A/S.

VAGTMESTER

Pr. 1. september 1972 er følgende udnævnt til vagtmestre:

Redningsfører **Bernt Sørensen, Maribo**.

Redningsfører **Jørgen Hansen, Maribo**.

Redningsfører **Torben Jørgensen, Maribo**.

Redningsfører **Geert Christensen, Holbæk**.

Redningsfører **Poul Nielsen, Holbæk**.

Redningsfører **Mogens Hansen, Holbæk**.

Redningsfører **Ole Christensen, Nakskov**.

Redningsfører **Villy Johansen, Nakskov**.

Redningsfører **Henning Nordstrøm, Nakskov**.

Redder **Ole Kieme Jensen, Birkerød**.

Redder **Benny Vagn Jacobsen, Rødovre**.

Redningsfører **Svend Erik Aunskjær, Slagelse**.

Redningsfører **Kaj M. Larsen, Slagelse**.

Redningsfører **Egon H. Henriksen, Slagelse**.

Redningsfører **Hans Erik Kjærgaard, Slagelse**.

Alle udnævnelser er foretaget med uændret tjenestested.

Som en tak for redningskorpsets altid velvillige indstilling, når det gælder hjælp til nødstedte eller syge dyr, har redningskorpsets station i **Tarm** fået en udstoppet stork af **Hee Dyrepark**. En udstoppet stork er efterhånden en sjældenhed i Danmark. Storken har en både tragisk og kurios historie bag sig. Den blev for omkring et år siden fundet med en beskadiget vinge efter at være fløjet ind i et trådned over nogle fiskedamme. Storken blev behandlet, og den blev sat i pleje hos redderne på stationen i Tarm, hvor man bl. a. sørgede for friske ål til pensionæren. Storken kom efterhånden til kræfter og blev sat over til dambruget, hvor den var fløjet mod træerne. Her gik den i nogen tid, indtil man mente, at den var så rask, at den kunne komme til Hee Dyrepark.

Det viste sig imidlertid, at vingen var så beskadiget, at storken aldrig ville kunne flyve igen, og 8 dage efter ankomsten til Hee døde den. Dyrehavens indehaver besluttede at udstoppe den, og da man i Hee allerede har en udstoppet stork, besluttede man at give den til Falck-Zonen som tak for korpsets indsats – ikke alene over for dyr.

Hans Jørgensen

Ringkøbing Amts Dagblad



Vejmeldingen er startklar

Fra den 1. november er fru Kaufmann, alias **Trine**, snedronning m. v., atter klar til at gøre en indsats for at hjælpe bilisterne under deres færden i al slags vejr. Trine tager fat på den 10. sæson med de vejmeldinger, der uden tvivl har bidraget til en højnelse af trafiksikkerheden. Vi beder stationerne om at bistå ved gennemførelsen af vejmeldingerne på sædvanlig vis.

Sophus Falcks Mindelegat

er i år uddelt til **fru brandmand Niels Christensen**, Brande, assistent **Sv. Lynggaard**, Haderslev (Simmersted), station **Hornslet** (tankvognsbrand), Østervrå-redderne **Agner Olesen** og **Jan Konnerup** (fældsulykke) samt stationsleder **Niels Pedersen**, Hadsund (tro tjeneste).

Forsikringsdækning

Fra stationerne er rettet forespørgsel om, hvorledes sagen stiller sig med hensyn til forsikringsdækning, såfremt vore reddere opfordrer en ikke-ansat person til at deltage i en redningsaktion sammen med os.

Hertil kan svares, at sådanne opfordrede personer vil være dækket af vor ulykkesforsikring, idet de vil være at betragte som „formelt ansatte“, selv om de ikke får løn.

Dækningen fra forsikringsselskabernes side omfatter følgende tre forhold:

1. Vi opfordrer personen til at deltage.
2. Personen tilbyder selv sin hjælp og deltager.
3. Personen deltager uopfordret eller uaccepteret i aktionen.

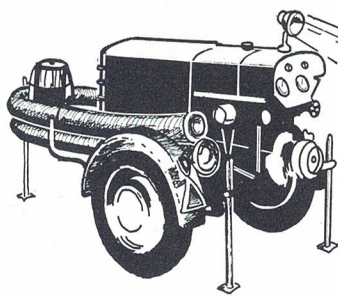
Hæderstegn til damer

Ved flere lejligheder har damer, der har fået tildelt korpsets hæderstegn i forbindelse med 10 eller 25 års jubilæum, tilkendegivet, at de hellere vil have tildelt et andet synligt udtryk for korpsets anerkendelse end det hidtil anvendte.

Der er derfor nu fremstillet en broche med korpsets hæderstegn en miniature, hvor såvel sløffe som medaljen fremtræder i metal.

Brochen vil også kunne tildeles de kvindelige medarbejdere, som tidligere har fået tildelt det hidtil anvendte hæderstegn. Dette vil ved indsendelse til Revisionsafdelingen, Falcks Redningskorps København A/S, kunne ombyttes til en broche, idet der dog må påregnes en vis ekspeditionstid.

/pet



PÅHÆNGSSPRØJTEN

DET DANSKE SPROG !!

1. lektion ved Aage Rørmark

Det danske sprog er som bekendt umådelig vanskeligt og fuldt af fælder og tales kun med besvær selv af de indfødte. Alligevel er det på samme tid fuldt af absurditeter og så megen gammelklogskab, at man ved nærmere eftertanke må undres. Det er naturligvis fuldkommen pjat, når man udbryder: „Næ, er det Dem!“ Hvad i himlens navn ville man stille op, hvis jeg svarede *nej*? Meget bedre er det ikke, når man spørger: „De har vel ikke en tændstik?“ Når man nu så brændende ønsker sig en tændstik, hvorfor er man da så interesseret i, om jeg *ikke* har en sådan? Ligner jeg virkelig en pyroman?

Hvordan sunder De Dem?

Hvis en person vågner efter en besvimelse, siger man, at han kommer til sig selv. Ja, hvem i alverden skulle han da ellers komme til? Kan De ikke se det vrøvl, der kunne blive oppe i registret i Birkerød – hvor de vist i forvejen har nok at gøre – hvis man bare kunne besvime og vågne op med et andet CPR-nummer? Derefter ligger man lidt og sunder sig. Hvordan sunder De Dem? Hvad laver De, og har De lært det noget sted? Hvad kostede det, og hvor længe var De om at lære det?

Man lever af hjerteslag

Hvis man dør af et hjerteslag, er man også ude at

svømme. Herregud – hjerteslag er da noget, man lever af (80 i minuttet). Dør gør man sandelig af det modsatte – mangel på hjerteslag. Nå hvad, man dækker jo også en rude. Ja, gør man nu det? Dækker man, før ruden er væk? Det er da hullet, man dækker. – Han kom ind ad døren. Nej, nej, han lukkede den da op (eller åbnede den), og gik ind gennem hullet.

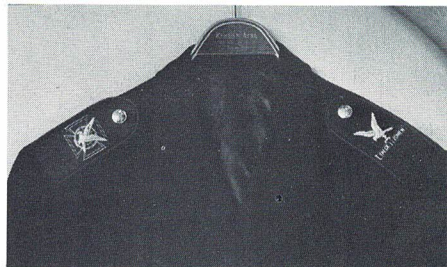
Nok om det absurde. Lad os nu se på det mere forbløffende: går man sproget efter i sømmene, rummer det udtryk for hændelser og tilstande, der er så forbavsende taget lige på kornet, selv om lægmænd næppe aner den sandhed, der ligger bagved. (fortsættes næste nr.)

Læst i Sorø:

Hun spruttede af arrigskab, da hun ringede til veninden Frida.

– Tænk dig engang! sagde hun med harmdirrende stemme. Jeg gik i stå med vognen 15 kilometer hjemmefra. Jeg ringede til Falck for at få dem til at trække mig hjem, og ved du, hvad de bæster skulle have for at trække mig de sølle 15 kilometer? 225 kroner! Hvad giver du? 225 kroner!

– Men du kan tro, jeg gav dem noget at bestille for de penge. Jeg brugte både håndbremsen og fodbremsen hele vejen hjem efter kranvognen!



NY UNIFORM??

Vort image-problem er stort. Sidste skud på stammen: En uniformsjakke med forskellige bomærker på skuldrene. Så kan man selv vælge, hvilket der skal i første række – når man går sidelæns.



Nye ambulancer!

En ny Dodge-ambulance, malet i „sikkerhedsfarve“ og udstyret med en del avanceret sikkerhedsudstyr, er leveret til Ålborg. Samtidig har korpset spurgt justitsministeriet om tilladelse til at anvende sirener ved siden af horn og blinklys. En ny Volvo-ambulance er leveret i 3 eksemplarer. Nærmere omtalt inde i bladet.

De vandt også!

Rynkevangsskolens 5. A-elever var heldige også at vinde i Falck-bladets børnekonkurrence. Præmien var et besøg på Falck-stationen i Kalundborg, filmforevisning, røde huer, sodavand og meget andet. Det gik strålende.

Luksus-emblemer

Korpset har ladet fremstille nogle luksus-emblemer, som Falck-abonnenter kan erhverve formedelst 25 kr. De er udført i metal og overtrukket med plastik, således at salt og støvslag ikke ødelægger dem, når de sidder på bilerne. Grevinde Inge – gift med grev Ingolf – var den første, der tog emblemet i brug. Og det skulle lige afprøves som broche, før bilen fik det monteret.

På den anden side af grænsen!

Hamburg-stationen fik for nylig en specialopgave. En tysk, lille frøken skulle for et filmselskab styre en stor motorcykel ud i skoven. Pigen blev bange – for motorcyklen. Men Falck i Hamburg fik fornøjelsen at køre rundt med den små, så filmselskabet fik de rette billeder i kassen.

